

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES
Grandes Compagnies
DE
Navigation Anglaises

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le lundi 3 mars 1913, à 1 heure 1/2

PAR

Georges MICHON

LICENCIÉ ÈS-LETTRES

DIPLOMÉ D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'HISTOIRE ET DE GÉOGRAPHIE

Président : M. CAUWÈS.

Suffragants : { MM. DESCHAMPS, } professeurs.
 { TRUCHY, }

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT, ET RUE TOULLIER, 13

1913

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES
Grandes Compagnies
DE
Navigation Anglaises

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le lundi 3 Mars 1913, à 1 heure 1/2

PAR

Georges MICHON

LICENCIÉ ÈS-LETTRES

DIPLOMÉ D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'HISTOIRE ET DE GÉOGRAPHIE



Président : M. CAUWÈS.

Suffragants : { MM. DESCHAMPS, } professeurs.
 { TRUCHY, }

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT, ET RUE TOULLIER, 13

1913



Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

Sources.

Annual Statement of the trade of the United Kingdom for 1911 compared with the four preceeding years.

Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom for the year 1910.

Statistical abstract for the United Kingdom in each of the last fifteen years (1897-1911) and from 1840 to 1900.

Annales du commerce extérieur. Commerce et navigation des principaux pays étrangers de 1901 à 1910 (Ministère du commerce, juin 1912).

Copy of an Agreement between the Admiralty, the Board of Trade and the Postmaster General and the Cunard Steamship Co Limited (Dated 30 th. July 1903), with copies of Memorandum and Articles of the Association of the Cunard Steamship Co and Draft trust deed for securing debenture stock.

Report of Eastern Mail Service Committee (1903).

Copy of Contract, dated the 25 th day of July 1904, between the Postmaster General and the Peninsular and Oriental Steam Navigation Co, for the conveyance of the East India, China and Australia Mails, being supplemental to the contract dated the 25 th day of May 1897.

Copy of Contract dated the 7 th day of August 1907, between the Postmaster General and the Peninsular and Oriental Steam Navigation Co for the conveyance of the East India, China and Australia Mails for the period from 1 st day of February 1908 to the 31 st day of January 1915.

Copy of Agreement, made this 20 th day of March 1840 between the Commissioners for the office of Lord High Admiral of the United Kingdom and the Royal Mail Steam Packet Co for the conveyance of the West India Mails.

Copy of Contract, dated the 24 th day of May 1895, entered into with the Royal Mail Steam Packet Co for the performance of the West India Mail Service.

Copy of Contract, dated the 29th day of August 1907, between the Crown Agents for the Colonies and the Royal Mail Steam Packet Co, for the conveyance of Mails between certain Colonies in the West Indies for a period of 10 years.

Copy of Contract dated the 4th day of November 1911, between His Majestys Postmaster General and the Royal Mail Steam Packet Co, for the conveyance of Mails to the West Indies.

Copy of Contract dated 1st June 1900, entered into with the Pacific Steam Navigation Co, for the conveyance of Mails between Liverpool and South and Central America and the Falkland Islands

Report from Select Committee on Steamships subsidies (3 december 1902).

Stock Exchange Official Intelligence, 1886 à 1912.

Annual Reports and Accounts, Handbooks, Sailing Lists, des Compagnies :

Peninsular and Oriental.

Cunard Line.

White Star Line.

Allan Line.

Royal Mail Steam Packet.

Union Castle Line.

Elder Dempster.

Pacific Steam Navigation.

Lampart and Holt.

British India.

Ellerman Lines.

Orient Line.

Les Compagnies *British Indian, Allan Line* ne publient ni rapport, ni comptes. *Merchant Shipping Act 1906.*

Conventions concernant l'exploitation des services maritimes postaux :
1° entre la France, les Antilles et l'Amérique centrale (oct. 1908-déc. 1911); 2° entre la France, l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la Côte orientale d'Afrique, la Méditerranée orientale, le Brésil et la Plata (juill. -déc. 1912); 3° entre le Harre et New York (nov. 1912).

Ouvrages consultés.

- Bérard (A.).** — *L'Angleterre et l'Impérialisme*, 1900.
- Brassey (Lord).** — *Mercantile Marine*, Londres, 1895.
- Bourgeois.** — *Rapport à M. Ducos, ministre de la marine, sur la navigation commerciale à vapeur de l'Angleterre* (1854).
- Colin (A.).** — *La navigation commerciale au XIX^e siècle*, 1901.
- Colson et Roume.** — *Organisation financière des ports maritimes en Angleterre* (*Annales des Ponts et Chaussées*, janv. 1888).
- *Transports et tarifs*, 1908.
- Ch. Roux (J.).** — *Notre marine marchande*, 1898.
- Cornwall Jones.** — *British Merchant Service*, Londres, 1898.
- Chasseloup-Laubat (de).** — *Les grands paquebots* (*Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale*, août 1903).
- Dubois (M.).** — *La crise maritime*, 1910.
- Fry.** — *History of North Atlantic Steam Navigation*, Londres, 1896.
- Hart (de).** — *La législation anglaise sur la marine marchande* (*Journal de droit international*, 1903).
- Margerie (de).** — *Le réseau anglais de câbles sous-marins*, Paris, 1909.
- Kennedy (J.).** — Articles du *Journal of Commerce* (janvier-mars 1912).
- Rousiers (P. de).** — *Le trust de l'Océan* (*Revue de Paris*, 15 juin 1902).
- *La prospérité des marines marchandes étrangères* (*Revue politique et parlementaire*, 10 déc. 1908).
- *Le régime du canal de Panama et sa portée pratique* (*France-Amérique*, oct. 1912).
- Riquoir.** — *L'encouragement des marines marchandes*, 1906.
- Sarraut (M.).** — *Le problème de la marine marchande*, 1901.
- Verneaux.** — *L'industrie des transports maritimes au XIX^e siècle et au commencement du XX^e siècle*, 1903.

Périodiques

(Années 1906-1912).

*Circulaires du Comité central des Armateurs de France.**The Canadian Magazine* (mars 1907).*The Economist.**L'Economiste Français.**The Engineer.**The Fairplay.**Le Génie Civil.**L'Information.**Le Journal of Commerce* (Liverpool).*Le Journal des Transports.**La Ligue Maritime.**Le Lloyd Français.**Lloyd's register.**Le Moniteur Officiel du commerce.**La Revue hebdomadaire* (21 sept. 1912).*La Revue Politique et Parlementaire* (10 déc. 1902, 10 déc. 1908,
10 mai 1910).*La Revue de Paris* (15 juin 1902).*The Statist.**The Shipping Gazette.**Le Yacht.*

INTRODUCTION

Le rôle considérable que joue la marine marchande dans la prospérité d'un pays n'est plus à démontrer. Toute nation qui veut vivre et ne pas être frustrée de la part légitime à laquelle elle a droit dans le commerce mondial doit avoir une puissante marine de commerce. C'est une vérité dont tous les peuples sont profondément pénétrés. Le plus frappant exemple, dans ces dernières années, nous en est donné par le Japon, dont la flotte marchande est passée de 146.000 tonneaux en 1890, à près de 1.250.000 en 1911.

Un pays qui se désintéresserait de sa marine de commerce aurait tôt fait de devenir la proie de ses voisins, tant au point de vue industriel qu'au point de vue commercial, et d'être à la merci d'une coalition économique de ceux qui lui fourniraient les moyens de transport. « La marine marchande d'une nation est l'arme avec laquelle luttent entre elles les grandes industries de terre des divers pays producteurs dans la concurrence internationale. C'est sur mer, en réalité, que se décident les questions de domination industrielle (1). »

(1) M. Paul de Rousiers.

La France semble enfin sortir de sa torpeur à l'endroit des choses de la mer. Plus que jamais le problème de la marine marchande est à l'ordre du jour. Toutes les questions, encouragement de l'Etat, subventions postales, primes, contrôle financier de l'Etat, composition des équipages, administration des ports, se posent à la fois, exigeant de promptes solutions. Dans ces conjectures, n'est-il pas nécessaire avant tout d'interroger le passé et de jeter un regard sur ce qui se passe à l'étranger ?

Où pourrait-on trouver un meilleur enseignement, pour nos armateurs comme pour nos législateurs, que dans l'étude de la première marine du monde, particulièrement des grandes entreprises de navigation, du régime auquel elles sont soumises, du rôle de l'Etat à leur égard ? Où trouverait-on un exemple plus profitable que celui de la Grande-Bretagne, dont la marine a été et est encore l'industrie vitale ?

Il nous semble que ce pays, avec le goût de sa race pour la mer, ses qualités d'initiative, d'individualisme, et le succès qu'il a toujours obtenu, s'il n'a pas trouvé le remède à tous les maux, n'a pu que s'acheminer vers la solution la meilleure, la plus adéquate aux circonstances si changeantes et aux différents problèmes qui se posent.

La connaissance précise de ce qui a été fait de l'autre côté de la Manche ne peut donc que nous inciter, sinon à copier servilement nos voisins, du moins à nous inspirer très utilement de leurs initiatives.

Nous nous proposons de retracer l'histoire et d'exposer la constitution des principales Compagnies de navigation anglaises, de rappeler depuis leur fondation les événements notables de leur existence, les phases diverses de leur établissement, les péripéties qu'elles ont traversées, les luttes qu'elles ont dû soutenir contre leurs concurrents nationaux et étrangers, les progrès qu'elles ont réalisés, les modifications et améliorations apportées à leur matériel, leurs procédés d'exploitation, enfin les diverses formes sous lesquelles l'Etat est venu en aide à quelques-unes d'entre elles lorsqu'il l'a jugé nécessaire à ses intérêts politiques et commerciaux.

Nous étudierons leur constitution financière aux diverses époques, leurs procédés financiers pour faire face aux grandes dépenses exigées par les nouveaux progrès, les résultats obtenus, principalement dans ces dernières années.

Plus que toute autre industrie, celle des transports maritimes suscite une concurrence de plus en plus intense ; nous serons ainsi amené à en signaler les traits caractéristiques et à comparer les méthodes anglaises et les chiffres que nous devons donner, à ceux des marines rivales, particulièrement de l'Allemagne et de la France.

En examinant les contrats intervenus entre le gouvernement anglais et certaines Compagnies de navigation, nous en rapprocherons les dispositions principales de celles des conventions maritimes conclues en France et en Allemagne.

Dans l'industrie des transports maritimes, les statistiques étant essentiellement variables d'une année à l'autre, nous essaierons de donner les derniers chiffres parus.

A notre connaissance, une étude de ce genre n'existe pas encore en France. Celle de M. Anjubault, fort intéressante, porte surtout sur la marine marchande anglaise en général, avec quelques brefs renseignements sur certaines entreprises maritimes, mais on peut dire qu'une étude sur les grandes Compagnies de navigation anglaises restait encore à faire.

CHAPITRE PREMIER

LA MARINE MARCHANDE ANGLAISE.

La marine marchande de l'Angleterre n'est pas seulement la plus importante qui existe au monde, elle constitue encore le tiers environ de la flotte de commerce mondiale (1). Son tonnage dépasse 11.700.000 tonnes nettes, tandis que la marine marchande allemande n'atteint que 2.900.000 tonnes, celle des Etats-Unis, 7.500.000 tonnes (dont 1 million à peine pour le long cours), celle de la Norvège 1.572.000 tonnes, celle de la France 1.500.000 tonnes, celle du Japon 1.250.000 tonnes, celle de l'Italie 1.071.000 tonnes (2).

Cette suprématie dans le mouvement général des transports est incontestable, mais la marine anglaise a des rivales qui se sont développées avec plus de rapidité qu'elle-même. Il est juste cependant de faire remarquer que ces marines débutaient, que leur point de départ initial était plus bas, — or il est plus facile de passer de

(1) La part du pavillon anglais est encore de 34,3 0/0, après avoir été de 35,6 0/0 en 1900, 37,2 0/0 en 1890, 35,6 0/0 en 1870, 38,9 0/0, en 1850 (*Economist*, 1^{er} juin 1912).

(2) Il convient d'indiquer la proportion des vapeurs et des voiliers dans la flotte de chaque pays ; cette distinction s'impose, un vapeur effectuant, sur un parcours donné, trois voyages pendant qu'un voi-

1 à 2 que de 101 à 102, — et il est peu probable qu'elles continuent à augmenter dans une proportion aussi rapide que par le passé. D'ailleurs la masse du tonnage anglais s'est accrue, de 1890 à 1911, de 3.700.000 tonnes nettes, tandis que celle du tonnage allemand n'a augmenté que de 1.600.000 tonnes. Aussi la marine marchande de l'Angleterre a-t-elle pris une avance considérable qui ne pourra diminuer que très lentement, eu égard aux nombreux facteurs de sa puissance.

Cette position prééminente, que l'acte de navigation de Cromwell fonda au ^{xvii}^e siècle, date surtout du milieu du ^{xix}^e siècle, lors de l'introduction du fer dans la construction des navires, coïncidant avec la substitution de la vapeur à la voile et l'apparition du libre-échange.

La destruction de la marine marchande américaine pendant la guerre de Sécession, où les corsaires du Sud

lier n'en fait qu'un seul.

	Voiliers : Tonneaux	Vapeurs : Tonneaux	Total : Tonneaux
Angleterre . . .	980.997	10.717.511	11.698.508 (1911)
Allemagne . . .	506.837	2.396.733	2.903.570 (1910)
Norvège	702.173	870.376	1.572.549
France	636.081	815.567	1.451.648
Japon	404.089	759.553	1.163.642
Italie	439.941	631.252	1.071.193
Suède	175.916	596.763	772.679
Russie	257.716	443.243	700.959 (1909)
Espagne	44.940	744.517	789.457
Danemark . . .	131.342	415.496	546.838
Hollande	45.936	488.339	534.275
Autriche	32.235	477.616	509.851
Etats-Unis . . .	2.607.721	4.900.361	7.508.082

(*Annales du commerce extérieur*, 1912.)

décimèrent la flotte nordiste qui faisait alors une redoutable concurrence à la marine anglaise, contribua beaucoup à assurer à celle-ci sa supériorité. Le tonnage américain tomba de 2.546.000 tonnes en 1860 à 1.568.000 en 1867.

Ajoutez à cela la situation économique privilégiée de l'Angleterre au point de vue du commerce maritime, les riches gisements de houille situés près de la mer, fournissant un fret de sortie de 65 millions de tonnes, qui, avec les 20 millions de tonnes de charbons de soute pris par les navires, représentent environ 90 0/0 du poids total des exportations anglaises (1).

D'autre part, l'agriculture ayant sans cesse cédé la place à l'élevage, ce pays de forte densité de population a dû importer des quantités de plus en plus considérables de produits alimentaires, ce qui n'a pu que favoriser le développement de l'industrie des transports maritimes. Aussi le commerce anglais s'est-il accru dans des proportions extraordinaires. C'est ce qui ressort du tableau suivant :

(1) Le poids total de nos importations et exportations par mer est de 38 millions de tonnes.

Commerce de l'Angleterre de 1855 à 1911.

Années	Importations	Proportion par habitant	Exportations		Proportion par hab.
			Totales	Spéciales	
—	—	£ s. d.	£	£	£ s. d.
1855	145.542.850	5. 3. 2	116.691.300	95.688.085	3. 8. 10
1860	210.530.873	7. 7. 0	164.521.351	135.891.227	4. 14. 7
1870	303.257.493	9. 14. 4	244.080.577	199.586.322	6. 7. 11
1880	411.229.565	11. 17. 7	286.414.466	223.060.446	6. 8. 10
1890	420.691.997	11. 4. 6	328.252.000	263.531.000	7. 0. 7
1900	523.075.163	12. 14. 3	354.373.754	291.191.996	7. 1. 6
1905	565.019.917	13. 2. 11	407.596.527	329.816.614	7. 13. 6
1910	678.257.024	15. 2. 1	534.145.817	430.384.772	9. 11. 8
1911	680.157.527	15. 0. 4	556.878.432	454.119.298	10. 0. 7

(Statistical Abstract for the United Kingdom.)

Le commerce extérieur du Royaume-Uni en 1911 s'est donc élevé à 1.237.035.959 £, soit à 30 milliards 926 millions de francs (1).

Parmi les importations, les produits alimentaires arrivent en première ligne, dépassant en importance les matières premières, avec 263.958.137 £ (6.475.000.000 de francs) provenant : 190.596.371 £ des pays étrangers et 73.361.766 £ des colonies britanniques.

Les grains et farines figurent pour 75.760.943 £, les viandes et bestiaux pour 49.722.183 £ et les autres produits alimentaires et les boissons pour 133.190.093 £ (2).

La moyenne par tête d'habitant est trois fois supérieure à ce qu'elle était en 1856-1862.

(1) Pendant les onze premiers mois de 1912 les importations se sont élevées à 670.883.764 £ contre 615.447.516 en 1911, et les exportations (spéciales) à 445.974.964 £ contre 415.710.581 en 1911.

(2) Rapport consulaire de M. de Sorbier de Pognadoresse, 31 juillet 1912 (n° 1021), *Supplément au Moniteur officiel du commerce* du 28 novembre 1912.

Il y a cinquante ans l'habitant du Royaume-Uni consommait 57 kilogs de produits importés et aujourd'hui il en consomme 168 kilogs (1).

La marine marchande, instrument indispensable à ce commerce, n'a donc pu que se développer parallèlement et même dans des proportions encore plus fortes, le tableau suivant le prouve :

Mouvement de la marine marchande anglaise.

Années	Nombre de navires	Tonnage net		Tonnage net		Total
	Voiliers	Tonneaux	Vapeurs	Tonneaux	Navires	Tonneaux
1840	21.884	2.680.334	771	87.928	22.635	2.768.262
1850	24.797	3.396.659	1.187	168.474	25.984	3.565.133
1860	25.663	4.204.360	2.000	454.327	27.663	4.658.687
1870	23.189	4.577.855	3.178	1.112.934	26.367	5.690.789
1880	19.938	3.851.045	5.247	2.723.468	25.185	6.574.513
1890	14.181	2.936.021	7.410	5.042.517	21.591	7.978.538
1900	10.773	2.096.498	9.209	7.207.610	19.982	9.304.108
1905	10.059	1.670.766	10.522	9.064.816	20.581	10.735.582
1910	9.090	1.112.944	12.000	10.442.719	21.090	11.555.663
1911	8.830	980.997	12.242	10.717.511	21.072	11.698.508

(*Statistical Abstract for the United Kingdom.*)

Le tonnage net de la flotte commerciale anglaise a donc plus que doublé depuis 1870, et cependant les voiliers n'ont pas cessé de décliner (2), leur tonnage est tombé, dans le même temps, de 4.577.855 tonneaux à 980.997,

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 10 octobre 1912.

On a pu soutenir sans paradoxe, que c'était à l'insuffisance de sa production nationale en matière alimentaire que l'Angleterre devait, en grande partie, son magnifique développement maritime. » A. Colin, *op. cit.*, p. 253.

(2) Ce phénomène s'aperçoit mieux encore dans la statistique des

tandis que celui des vapeurs décuplait, passant de 1.112.934 tonneaux à 10.717.511 tonneaux.

Si l'on compare ces chiffres avec ceux des principales marines marchandes du monde, la supériorité du pavillon britannique est manifeste à toutes les époques :

Tonnage des principales marines marchandes du monde
(Les chiffres sont donnés en milliers de tonnes) (1).

	1910	1901	1890	1880	1870	1860
Royaume-Uni	11.556	9.608	7.978	6.574	5.691	4.659
Colonies anglaises .	1.806	1.512	1 740	1.873	1.458	1.052
Total pour l'empire britannique	13.362	11.120	9 688	8.447	7.149	5.711
Allemagne.	2.903	2.093	1.433	1.181	982	»
Norvège.	1.572	1.467	1.706	1.519	1.022	559
France.	1.451	1.111	944	919	1.072	996
Japon.	1.163	918	146	89	»	»
Italie.	1.071	1.060	821	999	1.012	»
Etats-Unis.	926(2)	889	947	1.353	1.517	2.456
Espagne.	789	774	618	560	»	»
Suède.	772	640	543	347	»	»
Russie.	701	634	500	468	»	»
Danemark.	546	416	302	249	179	»
Hollande.	534	382	256	328	389	434
Autriche-Hongrie. .	509	264	205	224	329	»

On peut remarquer que le tonnage du Royaume-Uni a augmenté d'une façon continue de 1860 à 1910, tandis que

navires construits en Angleterre.

1840 :	1.256	voiliers	de	201.111	tonneaux	et	74	vapeurs	de	10.178	tx.
1860 :	818	—		158.172	—		198	—		53.796	—
1880 :	348	—		57.480	—		474	—		346.361	—
1900 :	568	—		46.010	—		845	—		886.627	—
1911 :	374	—		38.044	—		1.024	—		1.069.752	—

(1) Statistiques du Board of Trade.

(2) Tonnage de la flotte du long-cours.

celui des colonies anglaises a diminué de 1880 à 1901, et se trouve en 1910 encore inférieur à ce qu'il était en 1880. Le tonnage étranger, resté presque stationnaire de 1880 à 1890, s'est surtout accru depuis vingt ans. La marine des Etats-Unis est tombée à 926.000 tonnes, dans une décadence presque constante depuis 1860, tandis que celle de l'Allemagne a doublé son tonnage depuis 1890, et que celle du Japon a fait un bond énorme de 146.000 tonnes en 1890 à 1 163.000 en 1910. La marine norvégienne a varié assez peu depuis 1880, tandis que la marine française est restée stationnaire, entre 900.000 et 1 million de tonnes, jusqu'à 1900, pour croître depuis cette date. En somme, en dehors du Japon et de l'Allemagne, aucun pays n'a accru sa flotte marchande aussi rapidement que l'Angleterre.

Les Anglais sont encore les rouliers des mers, car leurs navires ne transportent pas seulement les produits anglais à l'étranger et les produits étrangers en Angleterre, mais encore effectuent, dans une proportion considérable, des transports d'un pays étranger à un autre, et ce trafic est sensiblement plus important que le trafic purement anglais.

Il est juste de remarquer que cette position prééminente a subi, surtout pendant ces dernières années, des assauts répétés de la part de plusieurs pays concurrents et qu'elle a, en conséquence, paru diminuer en une certaine mesure.

Ainsi la part du pavillon anglais dans les entrées et les

sorties, des ports anglais, est tombée de 70,4 0/0 en 1880 à 59,6 0/0 en 1910, alors que la part du pavillon étranger montait de 29,6 0/0 à 40,4 0/0.

Le tableau suivant est intéressant à ce point de vue :

Navigation en Angleterre (Entrées et Sorties) (1).

	Pavillon anglais	Pavillon étranger	Total	0/0 anglais
1880. . .	41.348.984	17.387.079	58.736.063	70,4
1890. . .	53.973.112	20.310.757	74.283.869	72,7
1900. . .	62.710.836	35.812.857	98.523.693	63,7
1910. . .	79.815.086	54.215.228	134.030.314	59,6

La concurrence étrangère s'est fait sentir, là surtout, depuis 1890 ; la part de l'Allemagne (à l'entrée seulement) est passée de 2.162.536 tonneaux en 1890 à 7.012.391 en 1911, tandis que celle de la Norvège passait de 2.417.936 tonneaux en 1890 à 4.750.938 tonneaux en 1911.

Celle de la Hollande, de 952.695 tonneaux en 1890 à 2.860.899 tonneaux en 1911.

Celle du Danemark, de 901.819 tonneaux en 1890 à 2.786.728 tonneaux en 1911.

Celle de la Suède, de 783.045 tonneaux en 1890 à 2.657.368 tonneaux en 1911.

Et celle de la France, de 834.039 tonneaux en 1890 à 1.733.436 tonneaux en 1911.

Mais si la part du pavillon britannique tend à diminuer dans le mouvement des ports de l'Europe (en Russie de 53 0/0 en 1890 à 33,8 0/0 en 1908, — en Suède, de 20 0/0

(1) *Economist*, 1^{er} juin 1912.

à 6, 7 0/0, — en Norvège, de 14, 6 0/0 à 10, 5 0/0, — en Danemark, de 11, 5 0/0 à 6, 5 0/0, — en Allemagne, de 35, 4 0/0 à 26 0/0, -- en France même, de 45 0/0 à 36,4 0/0), il n'en est pas de même dans les autres parties du monde (1).

On comptait en 1908 aux Etats-Unis 12.400.000 tonnes sous pavillon anglais, 925.000 tonnes sous pavillon américain et 2.800.000 tonnes sous les autres pavillons. En Amérique centrale et aux Antilles, en Amérique du Sud, en Afrique, la part de la marine anglaise reste considérable, sans diminution apparente. En Argentine, le pourcentage passe même de 29,3 à 30,8 de 1900 à 1907, et au Chili de 47 à 51,2 depuis 1890 (2). Dans l'ensemble du trafic atlantique le pourcentage anglais qui était de 54,8 en 1880, et de 53,1 en 1890 est de 54,1 en 1910. La position est donc maintenue.

Il en est de même en Australie et en Extrême-Orient, malgré les concurrences japonaise et allemande ; il est facile de s'en rendre compte par le trafic du canal de Suez en 1911 :

(1) Cependant pour l'ensemble du trafic européen, le pourcentage anglais, qui est tombé de 40 en 1890 à 29, 6 en 1910, est sensiblement le même qu'en 1880.

(2) *Economist*, 24 juin 1911. En Amérique centrale et aux Antilles le pourcentage anglais est encore de 64, 30/0. (Sur les progrès de la marine marchande allemande dans les colonies anglaises, lire le très intéressant ouvrage de M. Brunet, *La brèche maritime allemande dans l'empire colonial anglais*, Paris, 1911.)

Trafic du canal de Suez en 1911 (1).

	Navires	Tonnage net	0/0 du total en 1911	0/0 du total en 1910
	—	—	—	—
Angleterre	3.036	9.504.100	63,7	62,5
Allemagne	662	2.250.888	15,1	15,2
Hollande	278	823.330	5,5	5,5
France	231	725.900	4,9	5,3
Autriche	180	502.782	3,4	3,8
Japon	81	307.458	2,1	2,3
Russie	112	247.909	1,7	1,7
Italie	83	171.886	1,1	1,3
Danemark	41	86.863	0,6	0,6
Suède	28	77.150	0,5	0,4
Espagne	26	62.252	0,4	0,4
Turquie	50	61.829	0,4	0,2
Norvège	24	46.233	0,3	0,3
Autres pays	26	38.895	0,3	0,4

Non seulement le tonnage anglais est presque égal aux deux tiers du tonnage total, mais encore il est le seul dont le pourcentage ait augmenté, ceux des autres pavillons étant restés stationnaires ou ayant diminué.

Enfin, dans l'ensemble des colonies britanniques, la part du pavillon anglais tend à croître de 87 0/0 en 1880-1884, à 91, 9 0/0 en 1905-1908, sur le pavillon étranger, en recul manifeste (13 0/0 à 8, 1 0/0). Au Canada le tonnage anglais est de 4.216.000 tonnes sur un mouvement total

(1) *Economist*, 22 juin 1912. Les principales Compagnies, dont les navires ont emprunté le canal de Suez en 1911, sont, par ordre d'importance du tonnage : Peninsular and Oriental Co (1 205.000 tonnes), Ellermans Lines (1.158.200 tonnes), Alfred Holt Co (1.002.800 tonnes), Hansa (847 600 tonnes), Messageries Maritimes (603.400 tonnes), Norddeutscher Lloyd (595.000 tonnes), Hamburg-Amerika Linie (593.000 tonnes).

de 4.533.000 tonnes, dans l'Afrique du Sud il atteint 10.161.000 tonnes sur un total de 12.214.000, soit 83, 3 0/0; en Australie, il est de 6.990 000 tonnes, soit 75 0/0. En Nouvelle-Zélande le pourcentage anglais depuis 1880 est monté de 88 à 97, aux Indes enfin il se maintient presque constant de 78 à 80, avec 11.733.000 tonnes contre un tonnage étranger de 3.261.000 tonnes (1).

Et le commerce anglais avec les colonies tend encore à s'accroître, les importations ont passé de 128.135.795 £ en 1908, à 171.259.731 en 1911, et les exportations de 126.765.027 £ à 158.844.144 £. Dans ces conditions il est peu probable que l'Angleterre modifie sa politique fiscale, comme cela fut demandé en 1902, et en vienne au monopole du cabotage de l'Empire, car elle aurait trop peu à y gagner.

Aussi peut-on dire que malgré les concurrences qui se sont élevées — concurrences souvent peu loyales — la prépondérance de la marine marchande britannique reste indiscutable, et loin de tendre à disparaître, ne trahit aucun signe de faiblesse (2).

(1) *Economist*, 1^{er} juin 1912.

(2) L'Angleterre est encore le pays qui construit le plus grand nombre de navires, ses chantiers travaillent non seulement pour la marine anglaise, mais encore pour les marines étrangères (193.133 tonneaux en 1911), en outre de nombreux navires usagés (487.033 tonneaux en 1911) sont vendus chaque année à des Compagnies étrangères. Le tonnage brut des navires lancés en Angleterre en 1911 atteint 2.080.000 tonneaux, soit 68 0/0 du tonnage mondial. La supériorité des chantiers anglais provient du bon marché de

Nous avons vu que la flotte commerciale anglaise représentait un tonnage d'environ 11 700.000 tonnes nettes, sur ce chiffre 300.000 tonnes environ appartiennent à des navires côtiers ou de rivières. Les navires employés au long cours représentent donc environ 11.400.000 tonnes qui peuvent se répartir comme suit :

3.200.000 tonnes entre 18 Compagnies de 170.000 t. en moyenne				
1.650.000	—	23	—	68.000
2.150.000	—	64	—	33.000
800.000	—	55	—	14.000 (1)

et environ trois millions et demi de tonnes entre un grand nombre de petites sociétés.

Les dix-huit Compagnies les plus importantes sont :

(Nous allons donner le tonnage brut afin de faciliter la comparaison avec les Compagnies étrangères.)

Compagnies	Tonnage brut total	Nombre de navires	Tonnage moyen
Peninsular and Oriental St Co (2).	538.000	71	7.577
Ellermans Lines	522.900	124	4.209
British India Steam Nav. Co	506.000	116	4.362
White Star Line (3).	501.000	33	15.181
Alfred Holt and Co	457.000	70	6.527
Furness Line	387.000	123	3.146
Cunard Line (4)	323.200	26	12.430

leur production et surtout de la rapidité d'exécution facilitée par un outillage perfectionné, la division très développée du travail, la répétition des navires en séries.

(1) D'après la classification donnée par l'*Economist* du 21 juin 1911.

(2) Chiffres d'octobre 1912.

(3) Y compris le *Britannic*.

(4) Y compris l'*Aquitania*.

La plus importante Compagnie du monde est la Hamburg-Amerika Linie (1.210.000 tonneaux, 180 navires, tonnage moyen : 6.722); viennent ensuite : Norddeutscher Lloyd (723.000 tonneaux, 128 na-

Union Castle Line.	320.000	44	7.272
Elder Dempster.	286.000	99	2.888
T. and J. Harrison	285.000	56	5.089
Leyland and C ^o	283.000	47	6.021
Royal Mail Steam Packet (1)	233.000	40	5.875
Allan Line.	200.800	25	8.000
Pacific Steam Navigation C ^o	195.000	37	5.272

et les Compagnies Cayzer Irvine and C^o, Usmar, Canadian Pacific et Wilson, de 160.000 à 180.000 tonnes et un tonnage moyen de 2.000 à 4.000 tonneaux.

Dans l'industrie des transports maritimes les statistiques sont essentiellement variables d'une année à l'autre par suite de l'addition de navires nouveaux ou de la radiation de bâtiments vieillis, ainsi la White Star Line ne tardera pas à se classer à la tête des Compagnies anglaises avec les 54.000 tonnes des trois paquebots type *Ceramic* qu'elle vient de décider de construire. De même la flotte de la Royal Mail Steam Packet est appelée d'ici peu d'années à dépasser le chiffre de 300.000 tonneaux. Déjà son association avec les Compagnies Elder-Dempster, Union Castle Line, Lamport and Holt, Pacific Steam, représente plus de 1.300.000 tonneaux (2). Dans

vires, tonnage moyen : 5.649) ; Cie Générale Transatlantique (421.000 tonneaux, 80 navires, tonnage moyen : 5.262) ; Messageries Maritimes (335.000 tonneaux, 63 navires, tonnage moyen : 5.317) ; Nippon Yusen Kaisha (327.000 tonneaux, 76 navires, tonnage moyen : 4.302).

(1) La Royal Mail Steam Packet s'est associée en 1911 à l'Elder Dempster and C^o et a, en grande partie absorbé l'Union Castle Line, la Pacific Steam Navigation, la Lamport and Holt Line.

(2) Il convient de mentionner aussi la Cunard Line qui vient d'ab-

cette classification on peut remarquer que les Compagnies qui desservent l'Amérique du Nord possèdent les plus grands navires : la White Star, avec une moyenne de 15.181 tonneaux, la Cunard Line avec 12.430 tonneaux, l'Allan Line avec 8.000 tonneaux. Puis viennent la Peninsular and Oriental, l'Union Castle Line, desservant l'une l'Australie et l'Extrême-Orient, l'autre l'Afrique du Sud, avec des tonnages moyens de 7.577 et 7.272 tonneaux. Les Compagnies reliant l'Europe à l'Amérique du Sud, comme la Royal Mail Steam Packet et la Pacific Steam Navigation Co ont un tonnage moyen de 5.272 à 5.875 tonneaux, qui ne tardera pas à s'accroître, car déjà apparaissent sur ce réseau des navires de 13.000 à 16.000 tonnes.

Quant aux autres Compagnies : British India, Ellermans, Alfred Holt, Furness, Harrison, Elder Dempster, Usmar, Cayser et Wilson, qui s'adonnent surtout au trafic des marchandises, elles ont des tonnages moyens de 2.000 à 6.000 tonneaux.

Dans toute classification de la marine marchande anglaise, il importe de faire une distinction entre ce qu'on appelle les *liners* et les *tramps*. Les premiers sont les paquebots desservant des lignes régulières (transportant le plus souvent, outre des marchandises, des passagers), comme les navires de la Cunard Line, de la Peninsular and Oriental, de la Royal Mail, etc., quant aux *tramps* sorber la Anchor Line, possédant une flotte d'environ 100.000 tonneaux.

« vagabonds », vrais chemineaux de la mer, ce sont des bateaux chargeant à l'aventure, que leurs managers lancent dans toutes les directions pour glaner le fret à tout prix.

Ils constituent au moins 60 0/0 de la flotte de commerce de l'Angleterre. Parmi les 160 Compagnies de navigation, citées par l'*Economist*, 73 ont déclaré que leurs navires naviguaient comme tramps. Ce sont de redoutables concurrents pour les steamers des lignes régulières, car ils sont la plupart du temps la cause principale de l'avitaillement des frets. Jaugeant ordinairement de 1.500 à 10.000 tonneaux, ils quittent l'Angleterre avec de la houille pour le port du monde où un chargement est à prendre, et le ramènent à un prix presque toujours inférieur à celui demandé par la ligne régulière. Ceci est tout à fait particulier à l'Angleterre, car le tramp n'existe pour ainsi dire pas dans les marines allemande et française.

Malgré sa politique libre-échangiste, l'Angleterre a jugé nécessaire à ses intérêts économiques et politiques, d'accorder à plusieurs Compagnies de navigation des subventions, tant pour assurer des relations rapides entre les colonies et la métropole que pour se constituer une flotte militaire auxiliaire (1).

(1) Rapport du Select Committee sur les subsides à la navigation (décembre 1902). Tout en reconnaissant que « la compétition entre armateurs britanniques et armateurs étrangers, sans octroi de primes ou intervention du gouvernement, était plus favorable aux in-

Les premières subventions remontent à 1837-1839 et furent allouées aux Compagnies : Royal West India Mail Steam Packet Co (service postal des Antilles et de l'Amérique centrale), Peninsular and Oriental (service de Falmouth à Gibraltar), Cunard (service de Liverpool à New-York). Depuis cette époque elles n'ont cessé de s'accroître, et de s'étendre à d'autres Compagnies.

Les subventions anglaises ont pris trois formes : postale, militaire, commerciale (de 1896 à 1911). Au début, les subventions postale et militaire furent confondues, aussi la conclusion des contrats maritimes postaux était-elle du ressort de l'Amirauté.

1° Une enquête en 1853 aboutit à l'idée de la division des subventions. Depuis 1861 les conventions postales sont devenues une des attributions du Post Office (1).

Il convient de remarquer que dans les nouveaux contrats intervenus en 1908 et 1912, avec l'Orient Line et l'Union Castle Line, relativement aux services maritimes postaux entre l'Angleterre et l'Australie d'une part, et l'Afrique du Sud d'autre part, l'Etat anglais n'est pas partie au contrat, le Commonwealth australien et le

térêts de la nation et de l'empire qu'un régime de protection qui laisserait l'activité de l'armateur moins en éveil et l'engagerait plutôt à se reposer sur l'aide du gouvernement » ; le Comité concluait en faveur des subventions, car de tous côtés éclatait la protection sous toutes ses formes (subventions, primes, tarifs différentiels, exemption de droits de douane pour les matériaux de construction, etc.).

(1) En France, le sous-secrétariat des postes et télégraphes est chargé des contrats maritimes postaux.

gouvernement de l'Afrique du Sud, se sont substitués à lui. Les grandes colonies de self-government arrivent à se passer de l'intermédiaire de l'administration anglaise. La subvention est alors entièrement à leur charge.

D'ailleurs, dans la plupart des contrats passés par le Post Office, les colonies intéressées paient une part de la subvention (1).

Certaines Compagnies, sans avoir de contrat postal, reçoivent du Post Office une rémunération basée sur le poids réel des dépêches transportées, il en est ainsi de la Royal Mail Steam Packet pour le service postal de l'Amérique du Sud, et de la White Star Line pour le service de l'Amérique du Nord.

Reçoivent des subventions postales les Compagnies : Peninsular and Oriental, Cunard, Royal Mail Steam Packet, British India, Orient Line, Pacific Steam Navigation, Union Castle Line, South Eastern and Chatham Railway.

L'Angleterre verse chaque année, en subventions postales, 18.475.000 francs, et les colonies britanniques 10.237.000 francs.

2° La subvention militaire (qui peut se cumuler avec la subvention postale) est allouée, par l'Amirauté, à certains

(1) Les colonies de l'Inde, Ceylan, des Détroits et Hong-Kong contribuent pour 126.000 £, à la subvention de 305.000 £, versée à la P. and O. De même les colonies de Trinidad, des Barbades et de la Guyane anglaise paient 23.000 £ sur la subvention de 63.000 £ versée à la Royal Mail Steam Packet.

navires, dont les plans ont été approuvés par elle, et dont elle peut prendre possession en cas de guerre (1).

Reçoivent des subventions militaires : la Cunard Line, la White Star Line, la Peninsular and Oriental, la Royal Mail Steam Packet, l'Orient Line, la Pacific Steam Navigation, l'Union Castle Line.

L'Amirauté verse de ce fait 5.485.000 francs annuellement (dont 3.780 000 francs à la Cunard Line), pour 20 navires environ, mais les Compagnies seraient tenues, en cas de guerre, de mettre à sa disposition un plus grand nombre de navires que ceux qui sont l'objet de subvention militaire.

3° La subvention commerciale, créée en 1896, et perçue depuis lors par l'Elder Dempster, a cessé d'être payée en 1912. S'élevant à 40.000 £ (1 million de francs), elle avait pour but d'encourager l'exportation des bananes de la Jamaïque vers l'Angleterre.

Outre cette protection officielle, les navires anglais jouissent dans les ports britanniques d'exemptions de droits et de facilités de tout ordre.

Les grands ports relèvent de corporations dont la majeure partie des membres sont des armateurs qui fixent les droits de quai et de docks, accordent des abonnements aux lignes régulières, à des conditions que peuvent seuls remplir les navires anglais (2).

(1) La convention du 31 juillet 1903 avec la Compagnie Cunard est à la fois postale et militaire.

(2) « Les docks étant exploités par des Compagnies, celles-ci ne

Le régime des phares et fanaux est basé sur une contribution payée par la navigation. Le directeur du service des phares s'est vanté d'avoir fait supporter aux navires étrangers, de 1896 à 1901, 34 0/0 du total des droits de phare, alors que ces navires n'entraient que pour 14 ou 18 0/0 dans le mouvement général des ports (1).

livrent à la connaissance du public que les renseignements qu'elles veulent bien lui fournir. Il m'a été impossible d'indiquer pour la Compagnie des Bute-Docks, les droits de grue et d'entrepôt, perçus par elle » (Rapport du consul de France à Cardiff, 1897).

« En pratique il semble que des réductions de taxes sont très souvent accordées aux grandes entreprises qui sont en mesure de dicter des conditions par la menace de porter leur clientèle ailleurs. » Colson, *Transports et tarifs*, p. 67 et suiv.

(1) Cf. Discours de MM. Thierry et Brindeau, Chambre des députés, 15-16 décembre 1905.

Constant Heymann a pu dire, dans le *Mouvement maritime* : « La vérité est que les navires étrangers sont l'objet en Angleterre d'une foule de mesures indirectement mais efficacement prohibitives et que, par le fait, la marine nationale y jouit de faveurs caractérisées. »

CHAPITRE II

PENINSULAR AND ORIENTAL STEAM NAVIGATION COMPANY.

Vers 1834, MM. Bourne, directeurs de la Dublin and London Steam Packet C^o, décidèrent, sur les instances du ministre d'Espagne à Londres, de créer une ligne régulière de steamers entre cette ville et la Péninsule. Ils chargèrent de la direction de l'exploitation à Londres, MM. Wilcox et Anderson qui avaient déjà établi sur Vigo et Lisbonne un service assuré d'abord par des navires à voiles de l'Amirauté, puis par des vapeurs affrétés, dont le premier semble avoir été le *William Fawcett*, de 25 mètres de longueur, 5 mètres de largeur, 206 tonneaux et 60 chevaux-vapeur.

La nouvelle Compagnie s'appela Peninsular Steam Navigation Company. Elle inaugura cette ligne avec le *Royal-Tar*, de 650 tonneaux et 264 chevaux.

En 1837, le gouvernement britannique, dans le but d'accélérer le service, mit en adjudication le transport des dépêches entre Falmouth et la Péninsule. Deux Compagnies, la British and Foreign Steam Navigation C^o et la Peninsular Steam Navigation C^o se mirent sur les rangs.

La première Compagnie n'ayant pas fait des offres sé-

rieuses, un contrat fut conclu, le 29 août 1837, avec la Peninsular Steam Navigation C^o, qui s'engageait à assurer un service hebdomadaire de Falmouth à Gibraltar, avec escales à Vigo, Porto, Lisbonne et Cadix, avec des vapeurs de 140 chevaux, moyennant une subvention annuelle de 29.000 £, qui devait être réduite à 20.500 £ en 1844.

La flotte de la Compagnie se composait alors de six navires : *Tagus*, de 800 tonneaux et 300 chevaux-vapeur, *Royal-Tar* et *Braganza*, de 650 tonneaux et 264 chevaux-vapeur, *Iberia*, de 690 tonneaux et 200 chevaux-vapeur, *Liverpool* et *Londonderry*, de 500 tonneaux et 100 chevaux-vapeur.

Le transport des dépêches de l'Inde s'effectuait depuis 1830 par la France, et de Marseille elles étaient dirigées sur Alexandrie à bord d'un navire de l'Amirauté. Ce service ne donnant pas toute satisfaction, le gouvernement demanda des soumissions pour une ligne mensuelle directe d'Angleterre à Alexandrie, ne touchant qu'à Gibraltar et Malte. La durée du trajet ne devait pas excéder de plus de trois jours la durée de l'ancien, la dépense restant la même.

La Peninsular fut déclarée adjudicataire avec une subvention annuelle de 34,200 £, pendant 5 ans. Le contrat spécifiait que les bâtiments devaient avoir une construction, une solidité et des installations de nature à permettre la manœuvre et le tir d'au moins quatre canons du plus gros calibre en usage dans la marine mili-

taire. Le gouvernement se réservait le droit de louer ou d'acheter à un prix fixé par des arbitres, les navires de la Compagnie. Celle-ci s'engageait à réduire le prix de passage des officiers et à transporter gratuitement les colis de l'Amirauté.

La nouvelle ligne fut desservie par le *Great Liverpool*, de 1.540 tonneaux et 464 chevaux, et l'*Oriental*, de 1.600 tonneaux et 450 chevaux, transportant les dépêches de la Péninsule et de l'Inde. La Compagnie Péninsulaire et Orientale était formée. En 1840, elle reçut de la Couronne sa charte d'incorporation sous la raison sociale « Peninsular and Oriental Steam Navigation Company », à charge d'établir dans un délai de deux ans une ligne entre l'Angleterre et l'Inde.

Deux ans après, elle obtenait un contrat pour le transport de la poste entre Calcutta et Suez, par Colombo et Madras, malgré l'opposition de la Compagnie des Indes Orientales, qui l'avait assuré jusque-là avec des navires très inférieurs.

Le nouveau service fut inauguré par l'*Hindostan*, de 1.800 tonneaux et 500 chevaux, qui partit de Southampton le 24 septembre 1842 pour gagner l'Inde par la voie du Cap. Il fut bientôt suivi du *Bentlinck* et du *Precursor*, de mêmes dimensions, placés dès leur arrivée sur la ligne Calcutta-Madras-Ceylan-Suez, et en 1844 la Compagnie était en mesure de signer avec l'Amirauté un contrat pour un service mensuel entre Ceylan et Hong-

Kong, par Penang et Singapore, et qu'elle étendit, à ses frais, jusqu'à Shangai.

Pour la ligne Suez-Calcutta, qui exigeait trois vapeurs de 500 chevaux et un de 250 chevaux, la Compagnie recevait une subvention de 115.000 £, soit 20 shillings par mile, et pour la ligne Ceylan-Hong-Kong desservie par deux vapeurs de 400 chevaux et un de 250 chevaux, 45.000 £, soit 12 sh. par mile, alors que la subvention de l'East India C^o, pour le service Suez-Bombay, assuré par des navires très inférieurs, ressortait à 30 sh. le mile.

Aussi demanda-t-on bientôt de toutes parts que cette dernière ligne fût concédée à la Peninsular and Oriental, mais ce n'est qu'en 1854, lorsque la poste eût été perdue par un navire à voile où elle avait été transbordée à Aden, que la P. and O. fut chargée du service Suez-Bombay, moyennant une subvention de 24.700 £, soit 6 sh. 2 d. par mile, d'où résultait une économie annuelle de 80.000 £ pour le Trésor.

Les difficultés d'exploitation d'un tel service étaient considérables. Les navires devant gagner leur port d'attache par la voie du Cap, restaient de longues années sans rentrer en Angleterre, et ne fréquentaient cependant que des ports mal outillés et dénués de tout ce qui est nécessaire aux réparations, aussi la Compagnie Peninsular and Oriental dut-elle installer dans plusieurs points des dépôts de charbon, des réservoirs d'eau à

Suez et à Aden, des docks pour réparations à Bombay et à Calcutta.

Elle avait en même temps accru son réseau méditerranéen d'une ligne de Malte à Corfou, pour laquelle elle recevait 10.712 £ par an, d'une autre d'Alexandrie à Beyrouth, et d'une troisième sur Constantinople et Trébizonde. Dans l'enquête ouverte en 1849 sur la marine anglaise, on lit, à la déposition de M. Anderson, à propos des services de la P. and O. : « Comme j'avais remarqué une grande augmentation dans les exportations en 1846 et 1847, j'ai demandé à quelques négociants grecs, quelle en était la cause, ils m'ont dit qu'ils étaient convaincus que la création d'un service de bateaux à vapeur était la cause de l'accroissement de ce commerce. Ils ajoutèrent que cela leur donnait le moyen de faire aller et retourner leurs capitaux plus souvent qu'avec des navires à voiles ; qu'ils avaient en outre la certitude de l'époque à laquelle leurs marchandises devaient arriver sur les marchés, ainsi que du moment où ils pouvaient recevoir les retours de leurs exportations. Depuis l'établissement du service, il n'a pas été fondé en Angleterre moins de quarante maisons grecques (1). »

Enfin, en 1852, la P. and O. étendit le champ de ses opérations à l'Australie, par une ligne annexe au départ de Singapore, tous les deux mois, à la vitesse de 8 nœuds 1/2.

(1) Rapport de M. Collas, au nom de la commission chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'affermage du service postal de la Méditerranée, 12 juin 1851.

Pour l'exécution de ces nouveaux et importants services, un grand nombre de navires furent ajoutés à la flotte. Dès 1848, trois steamers en fer furent construits : *Bengal*, *Pottinger* et *Ripon*. Le fer permit de réaliser des navires plus solides et plus durables et se prêta mieux aux formes compliquées. Comme les vapeurs en bois subissaient dans l'Océan Indien les ravages de la fourmi blanche et la pourriture sèche, la Compagnie généralisa l'emploi du fer (1) et adopta résolument l'hélice sur le *Bengal*, le *Bombay*, le *Madras*, de 1.200 tonneaux et 280 chevaux, et mit en chantiers en 1851 l'*Himalaya* de 103 mètres de long, 13 m. 20 de large, 3.438 tonneaux et 2.050 chevaux. Ce fut, pour l'époque, le navire le plus grand et le plus rapide (2).

Deux ans après, entrèrent en service *Colombo*, *Candia*, *Nubia*, *Pera*, de 1.900 tonneaux.

Le seul service pour lequel on conserva des bateaux à

(1) Malgré une opposition temporaire de la part de l'Amirauté, à la suite d'expériences faites à bord de l'*Excellent* où le boulet avait paru devoir produire d'énormes dégâts dans les coques en fer.

(2) C'était l'époque où la Compagnie des Messageries Maritimes, alors connue sous le nom de Société des Services Maritimes des Messageries Nationales, se constituait et passait avec l'Etat sa première convention postale qui lui concédait trois lignes principales : Marseille à Malte, Marseille à Constantinople, Marseille à Alexandrie, et une ligne annexe, Constantinople à Alexandrie. — Le service postal avait été jusqu'alors assuré par l'Etat, qui céda ses treize navires à la nouvelle société. Celle-ci construisit aussitôt le *Péricle*s de 46 mètres $\times$ 6 m. 46 $\times$ 3 m. 60. Ce bateau à roues avait un déplacement de 350 tonneaux et donnait 8 n. 5 en service. En 1854, Dupuy de Lôme fit construire le paquebot à hélice *Danube*, de 77 mètres et 1.200 chevaux.

roues et en bois fut celui de Marseille à la Valette (Malte), à cause de la difficulté de visiter l'hélice dans ces ports privés alors de cales de radoub. Le *Valetta* et le *Vectis*, de 900 tonneaux et 400 chevaux, effectuaient cependant le trajet en 46 heures à la vitesse de 15 nœuds.

En 1854 la P. and O. possédait une flotte de 45 navires, jaugeant ensemble 58.185 tonneaux, dont 20 navires en fer et à hélice d'une jauge totale de 30.800 tonneaux.

Malheureusement de 1854 à 1856, lors de la guerre de Crimée, le service postal dut être interrompu, surtout vers l'Australie, par suite des nombreux affrètements que fit le gouvernement britannique, pour le transport de 62.000 officiers et soldats et de 15.000 chevaux.

Dès la fin de la guerre un service mensuel sur l'Australie fut mis en adjudication et adjugé à l'European and Australian Steam Packet C^o, moyennant une subvention de 185.000 £. Mais cette Compagnie eut des déboires et, moins de deux ans après, fut mise en liquidation, avec des pertes s'élevant à 700.000 £. Le service postal australien fut alors pour longtemps exclusivement entre les mains de la P. and O., qui l'effectua d'abord via Maurice et ensuite via Colombo.

La grande difficulté des communications avec les Indes, l'Extrême-Orient, l'Australie, provenait alors de la traversée de l'isthme de Suez qui n'était pas encore percé. Et même, au début il n'existait pas de voie ferrée reliant Port-Saïd ou Alexandrie à Suez, aussi la Compagnie Peninsular and Oriental dut-elle organiser elle-même le

transport des passagers et des marchandises par terre (The Overland Route).

A cet effet, elle utilisa le plus possible la voie d'eau. Par le canal Mahmoudieh (48 miles), puis par le Nil (120 miles), passagers et marchandises étaient amenés d'Alexandrie au Caire, et la partie terrestre du voyage s'effectuait à travers le désert du Caire à Suez, sur une distance de cent miles environ, au moyen de voitures à quatre chevaux faisant le trajet en quinze heures. C'était un voyage très pittoresque, mais peu confortable.

Le transport des marchandises était autrement difficile que celui des voyageurs, car il fallait des caravanes de plus de trois mille chameaux pour amener du Caire à Suez le chargement d'un seul navire. Ainsi chaque cargaison était soumise à trois genres de transports pour passer de la Méditerranée à la mer Rouge, et vice-versa.

Pendant près de vingt ans, la P. and O. dut effectuer cette opération délicate, dans de bonnes conditions d'ailleurs, pour un trafic considérable qui atteignait jusqu'à quarante millions de livres sterling par an.

Le percement de l'isthme de Suez, en 1869, eut pour effet d'annuler le trafic de l'Overland Route. Mais cet événement, qui devait être si favorable à la marine marchande, faillit mettre en péril la grande Compagnie anglaise. Pour s'expliquer ce curieux phénomène, il faut se rappeler que, vu les difficultés de transit à travers l'isthme avant le percement, et le défaut de concurrence y aidant, le taux des prix de passage et des frets était forcément

très élevé. L'ouverture du canal amena du jour au lendemain une forte concurrence déterminant une baisse considérable des frets. La Compagnie ne s'attendait pas à ce brusque changement, et les conséquences financières furent telles que, pendant quelque temps, l'avenir parut compromis.

Les navires en usage n'étaient plus aptes, en effet, à remplir le nouveau service. On dut, au plus vite, procéder à une réorganisation complète de l'exploitation et se procurer une nouvelle flotte, ce qu'on ne pouvait faire qu'en réduisant les bénéfices dans une forte proportion. Cette réorganisation fut terminée en 1875, et la tâche avait été d'autant plus difficile que le Post Office semblait préférer pour le transport de la poste la voie du chemin de fer égyptien à celle du canal, et exigeait en conséquence une diminution sensible de la subvention, à un moment où la Compagnie luttait pour son existence (1). Ce ne fut pas avant 1888, lorsque la Compagnie eut ré-

(1) A la suite de la Convention du 22 avril 1861, la Compagnie des Messageries Impériales (devenues Messageries maritimes en 1871) établit un service mensuel régulier entre Suez, l'Inde, l'Indo-Chine et la Chine, à la vitesse de 9 n. 5. Elle recevait en retour une subvention de six millions de francs, susceptible d'être augmentée dans le cas d'une hausse du fret du charbon ou du taux de l'assurance maritime. En 1864 et 1866 des lignes annexes furent créées sur la Réunion, Maurice et le Japon. Pour la ligne d'Indo-Chine, l'*Hoogly*, de 105 mètres $\times$ 12 mètres, 3.000 tonneaux, 1.950 chevaux, fut construit en 1867, suivi en 1872 de l'*Iraouaddy* de 120 m. 30 $\times$ 12 m. 07, 3.500 tonneaux, 2.800 chevaux et 14 nœuds.

En 1881 la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie était créée à la vitesse de 13 n. 2 en service.

duit sa demande de subvention de près de 100.000 £ que les dépêches prirent la route du canal.

Depuis lors la P. and O. n'a pas cessé de transformer son matériel et de développer son réseau suivant les besoins du service. La ligne secondaire de l'Australie devint ligne principale, au départ de Londres, tandis que d'autres lignes, postales au début, comme celles de Calcutta et du Japon, sont devenues des services libres.

Elle ne recula devant aucun progrès, et si elle ne fut pas la première à adopter l'hélice, du moins en réalisant-elle l'application sur la plus grande échelle : elle lança son premier navire à hélice en 1848 et ne construisit plus de bateaux à roues après 1852, alors que ce type resta en faveur jusqu'en 1870.

En 1860 elle dota son paquebot *Moollan* de machines compound, qui venaient d'apparaître et permettaient une plus grande vitesse avec une moindre consommation de charbon. Mais ce système de machines n'était pas encore bien au point, de nombreux accidents eurent lieu, compromettant la régularité du service postal, et on dut provisoirement revenir aux machines de l'ancien type, jusqu'en 1869.

La flotte de la P. and O. n'a cessé de s'accroître d'unités très importantes. En 1887 elle lança le *Britannia* et le *Victoria*, de 142 mètres de long, 15 m. 80 de large, 6.500 tonneaux, 7.500 chevaux, et 16 nœuds, bientôt suivis de l'*Oceana*, de l'*Arcadia*, du *Peninsular*,

de l'*Oriental*, et en 1892 de l'*Himalaya*, de 7.000 tonneaux, 10.000 chevaux et 17 nœuds.

En même temps elle construisait, pour ses lignes intermédiaires de Calcutta, de Chine et du Japon, le type *Formosa-Ceylan*, de 4.000 tonneaux et 3 000 chevaux, et de 1895 à 1900, le type *Borneo-Banca*, de 4 500 à 6.000 tonneaux et 3.500 chevaux.

De 1895 à 1900 elle mit en service six paquebots du type *Caledonia* : *Caledonia*, *China*, *India*, *Arabia*, *Egypt* et *Persia*, de 152 mètres de longueur, 16 m. 46 de largeur, 12 m. 40 de creux, 8.000 tonneaux, 11.000 chevaux, et 17 nœuds (1). La coque, entièrement en acier, comporte 5 ponts. Les machines sont à triple expansion, à 4 cylindres. Ces paquebots peuvent recevoir 300 passagers de 1^{re} classe, 160 de deuxième, 350 de troisième. Une grande partie de l'arrière est spécialement aménagée pour le transport des viandes gelées.

Depuis 1903, la P. and O. a procédé à un complet renouvellement de sa flotte.

Pour sa grande ligne d'Australie, elle a adopté un nouveau type de navire qui constitue un progrès considérable sur la précédente série.

(1) A la même époque (1889-1900) les Messageries Maritimes construisaient, pour les lignes de Chine et d'Australie, le type *Australien* (147 m. $\times$ 15 m. 08, 6.300 tx., 7.000 chx., 17 n.), puis le type *Laos* (142 m. $\times$ 15 m. 50, 6.300 tx., 8.000 chx., 18 n., 2 hélices). Le Nord-deutscher Lloyd employait, dans les mêmes parages, ses navires du type *Bayern*, de 5 300 tonneaux et 14 nœuds.

Ce fut la classe « M » commencée par les paquebots *Moldavia*, *Mongolia*, *Mooltan*, de 9.500 tonneaux et 14.000 chevaux, continuée par les *Marmora*, *Macedonia*, *Malwa*, *Mantua*, *Morea*, de 10.500 tonneaux, 15.000 chevaux et 17 nœuds. Ces navires, à 2 hélices, ont 162 mètres de longueur, 18 m. 30 de largeur, 11 m. 35 de creux. Ils peuvent recevoir 350 passagers de 1^{re} classe et 166 de 2^e classe.

Leur capacité totale de chargement est de 3.500 tonneaux, et leur capacité frigorifique de 1.370 tonneaux.

Pour pouvoir diriger plus commodément le paquebot dans les fleuves aux estuaires étroits, on a installé tous les appareils nécessaires sur une passerelle supérieure spéciale. Mais en cours de route, la grande passerelle, contenant la chambre des cartes et la timonerie, est utilisée.

En 1911-1912 sont entrés en service *Medina* et *Maloja*, construits sur le même type, mais de 173 m. 50 de longueur, 18 m. 50 de largeur, 12.500 tonneaux, 16.000 chevaux et 18 nœuds. Ils peuvent prendre 400 passagers de 1^{re} classe, 120 de 2^e classe. Les installations pour passagers occupent quatre ponts : Promenade deck, Hurricane deck, Spardeck et Main Deck. Les salons et cabines de 1^{re} classe sont situés au centre du navire, et les emménagements des 2^e classes sont à l'arrière. On trouve à bord un confort égal à celui des plus grands paquebots en service sur la ligne de New-York. Le *Medina* fut d'ailleurs choisi pour transporter aux Indes

le roi et la reine d'Angleterre, lors des fêtes du couronnement, en 1911 (1).

En même temps, le matériel des autres lignes était également renouvelé. Ce furent successivement : la série S (*Somali, Sicilia, Soudan, Syria, Socotra, Sardinia*), de 137 mètres de long, 15 m. 80 de large, 6.600 tonnes et 4.500 chevaux ; la série P (*Pera, Peschawur, Palma, Poona, Palermo, Plassy*), de 146 mètres sur 17 m. 20, 7.600 tonnes et 6.500 chevaux ; la série D (*Delhi, Delta, Devanha, Dongola*), de 143 mètres sur 17 m. 20, de 8.000 tonnes et 8.000 chevaux ; la série N (*Nore, Novara, Nyanza, Nile, Namur, Nankin, Nagoya, Nellore*) de 137 mètres sur 15 m. 80, 7.000 tonnes, 5.000 chevaux, et enfin la série K, encore en construction (*Kashmir, Khiva, Kashgar, Khyber*), de 9.000 tonnes et 9.000 chevaux. Ce sont là des navires économiques, dits intermédiaires, de vitesse réduite et pouvant prendre des passagers de toutes classes et une grande quantité de marchandises (2).

Pour la ligne de Londres-Australie, via le Cap (Branch Line), 5 paquebots de 11.000 tonnes et 9.000 chevaux

(1) Le dernier paquebot des Messageries Maritimes *Paul Lecat* leur est comparable, avec ses 161 mètres de long, 18 m. 86 de large, 12.800 tonnes et 11.000 chevaux. Trois navires du même type sont en construction. Le Norddeutscher Lloyd affecte à ses services d'Extrême-Orient et d'Australie, ses navires type *Roon-Defflinger*, de 8.000 à 9.000 tonnes et 6.500 chevaux.

(2) Les Messageries Maritimes ont inauguré sur l'Indo-Chine un service semblable avec cinq navires du type *Euphrate-Sontay*, de 140 mètres $\times$ 16 mètres, 7.000 tonnes, 3.600 chevaux.

Les progrès réalisés par la Compagnie Peninsular and Oriental.

NOM DU NAVIRE	Date	Cons- truction	Lon- gueur	Lar- geur	Creux	Jauge	Puis- sance	SYSTÈME DE MACHINES	Pro- pulseurs	Vitesse en service	PASSENGERS		
											1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
<i>Hindostan</i>	1842	Bois.	71m65	11m90	9m45	Ts. 1.800	Cbx. 520	Machines à la lanterne.	Roues.	Nœuds. 10	200		
<i>Himalaya</i>	1852	Fer.	103,70	13,20	10,40	3.500	2.000	Machines à four- reau.	Hélice.	13	400		
<i>Mooltan</i>	1860	Fer.	110	14		4.000	2.000	Machines Com- pound.	Hélice.	14			
<i>Victoria</i>	1887	Acier.	112,50	15,80	9,80	6.522	7.500	Machines à tri- ple expansion.	Hélice.	15	250	140	360
<i>Caledonia</i>	1894	Acier.	148	16,46	10,36	7.538	11.000	id.	Hélice.	16,5	300	160	350
<i>Moldavia</i>	1903	Acier.	158,75	17,60	10,50	9.500	14.000	Machines à qua- druple expans.	2 hélices.	17	350	166	400
<i>Maloja</i>	1912	Acier.	173,50	18,30	12	12.500	16.000	id.	2 hélices.	18	400	120	400

étaient construits, et enfin la P. and. O. vient d'amorcer une nouvelle série de paquebots-poste rapides, pour la ligne de Bombay, avec le *Kaisar-i-hind* de 11.400 tonneaux et 16.000 chevaux, dont toutes les cabines ne seront qu'à une ou deux places, sans couchettes superposées. En sorte qu'en trois ans, la Compagnie aura construit 16 navires d'une jauge totale de 150.000 tonneaux.

Le contrat du 7 août 1907.

Les services maritimes postaux entre l'Angleterre, les Indes, la Chine et l'Australie sont actuellement régis par le contrat du 7 août 1907 intervenu entre le Postmaster General et la Peninsular and Oriental C^o.

Cet arrangement, comme celui conclu avec la Compagnie Cunard en 1903, et que nous examinerons plus loin, consacre, dans ses grandes lignes, les conclusions du rapport du Select Committee, chargé en 1902, par la Chambre des Communes, de l'enquête sur les subsides à la navigation.

Ces conclusions avaient été les suivantes : « Tout contrat postal, avec octroi de subvention, devra stipuler que :

« 1^o Les navires affectés au service réaliseront une vitesse au moins égale à la plus grande vitesse des navires étrangers desservant la même route, pour assurer des communications rapides entre les différentes régions de l'Empire, ou le ravitaillement rapide en temps de guerre, ou pour satisfaire les besoins de l'Amirauté.

« 2^e Les navires subventionnés ne pourront être vendus ou loués sans l'assentiment du gouvernement.

« 3^e La majorité des membres des conseils d'administration et de direction devront être sujets anglais ainsi que le capitaine, les officiers et une partie des gens de l'équipage.

« 4^e Le gouvernement se réservera le contrôle du taux maximum du fret. »

Le contrat du 7 août 1907 fait suite à celui du 25 mai 1897, qui était arrivé à échéance à la fin de 1904 et fut prorogé, à cette date, jusqu'en 1907, afin de permettre aux Compagnies concurrentes de prendre leurs dispositions en vue de faire des offres sérieuses.

Un Comité de neuf membres (Eastern Mail service Committee) avait été nommé, le 21 mai 1903, dans le but d'étudier les modifications à apporter au service postal vers l'Extrême-Orient et l'Australie. Il se mit aussitôt à l'œuvre et étudia les diverses questions relatives au nouveau contrat. Il déposa son rapport en 1904.

Suivant les vœux de l'Inde, de Ceylan, de Singapore et de Hong-Kong, le Comité fut d'avis de réduire de 24 heures la durée de la traversée Brindisi-Bombay, ce qui exigeait une vitesse moyenne de près de 16 nœuds (le service postal ne part que de Brindisi pour aboutir à Bombay, Shangaï ou Adélaïde, les autres parcours sont libres).

Quant à la durée du contrat, le Comité, trouvant la période de 15 ans trop longue, eu égard aux progrès

rapides dans la construction et le mode de propulsion des navires, était partisan d'une durée de 7 ans, ou encore de 10 ans, mais à la condition d'obtenir une réduction de la subvention.

Comme il existait déjà, dans le contrat intervenu en 1903 avec la Compagnie Cunard, une clause interdisant d'élever les frets d'une manière excessive et d'accorder des privilèges à des étrangers (en conformité d'un vœu du Select Committee et de la Conférence coloniale de 1902), le rapport demandait qu'une clause semblable fût insérée dans le contrat de la P. and O.

Au sujet de la réduction du prix de transport des fonctionnaires, qui figurait dans les contrats français et allemand, le rapport faisait remarquer qu'il était impossible à une Compagnie anglaise d'accorder de pareils rabais, car si le nombre des passagers fonctionnaires français et allemands était relativement peu élevé, en revanche les deux tiers des passagers de la P. and O. à destination de l'Inde étaient des fonctionnaires.

D'ailleurs sir Th. Sutherland, président du conseil d'administration de cette Compagnie, avait nettement déclaré ne pouvoir faire une semblable réduction, à moins de demander une augmentation équivalente de la subvention. Le Comité se bornait à regretter que la Compagnie, qui accordait déjà à certaines agences une différence de 5 0/0 sur les prix des billets, ne pût faire la même faveur au gouvernement.

Enfin il proposait la prorogation du contrat de 1897

pour trois ans, avec une diminution de 24 heures dans la durée de chaque trajet et une subvention de 340.000 £ au lieu de 330.000 £.

En conséquence le contrat du 25 mai 1897 fut prorogé, le 25 juillet 1904, pour trois ans, du 1^{er} février 1905 au 31 janvier 1908, avec les modifications suivantes :

1° Les services étaient accélérés de 24 heures dans chaque direction. Le trajet Brindisi-Bombay devait donc s'effectuer en 278 heures (11 jours 1/2) et un délai de 36 heures était accordé lors de la mousson du sud-ouest ; le trajet Brindisi-Shanghaï ne devait pas excéder 712 heures (718 au retour, 29 jours 3/4), y compris les escales d'Aden (3 h.), Colombo (24 h.), Penang (6 h.), Singapore (24 h.), Hong-Kong (24 h. à l'aller, 30 h. au retour), avec un délai de 48 heures lors de la mousson du nord-est et de 36 heures lors de la mousson du sud-ouest. Enfin la durée du trajet Brindisi-Adélaïde ne devait dépasser 662 heures (27 jours 1/2), y compris le temps passé aux escales de Colombo (24 h.) et d'Albany (6 h.) ;

2° La subvention était portée de 330.000 à 340.000 £, mais pouvait être réduite à 330.000 ou 315.000 £, avec effet rétroactif, dans le cas où le Postmaster general étendrait la durée du contrat de 5 ou 7 ans.

Enfin la Compagnie se réservait le droit d'abandonner la ligne d'Australie si une nouvelle loi australienne survenait, lui créant des conditions commerciales désastreuses ; elle subirait alors une réduction proportionnelle de sa subvention.

Le Postmaster general n'usa pas de son droit de prorogation, et le 7 août 1907 était conclu un contrat nouveau, pour une période de 7 ans, du 1^{er} février 1908 au 31 janvier 1915.

Comme il arrive presque toujours lorsqu'un gouvernement fait appel à la concurrence, une seule Compagnie, la P. and O., fit une offre sérieuse en présentant une proposition unique pour l'ensemble des services, avec une augmentation de vitesse et une réduction de la subvention.

Le gouvernement anglais eût préféré la prolongation jusqu'en 1912 du contrat provisoire, mais le département de l'Inde insista dans un sens opposé, prétextant que de meilleurs résultats seraient obtenus d'une adjudication ayant lieu en 1915.

On accepta donc la nouvelle offre.

La subvention était réduite de 340.000 £ (8.500.000 fr.) à 305.000 £ (7.625.000 fr.), soit 35.000 £ (875.000 fr.) de moins que la précédente.

La Compagnie s'engageait à assurer le service postal :

1° Une fois par semaine entre Brindisi et Bombay en 270 heures (11 jours 1/4), avec un délai de 36 heures pendant la mousson du sud-ouest ;

2° Toutes les deux semaines entre Brindisi et Shangaï, en 678 heures (28 jours 1/4) et 694 au retour, y compris les escales d'Aden (3 h.), Colombo (24 h.), Penang (6 h.), Singapore (24 h.) et Hong-Kong (24 h.), avec un délai de 48 heures à l'aller lors de la mousson du nord-est, et

de 36 heures au retour lors de la mousson du sud-ouest :

3^o Toutes les deux semaines entre Brindisi et Adélaïde en 638 heures (26 jours 1/4) et 650 au retour, y compris les arrêts d'Aden (3 h.), Colombo (24 h.), Fremantle (6 h.), avec un délai de 36 heures au retour lors de la mousson du sud-ouest.

La durée du trajet était donc abrégée de 8 heures entre Brindisi et Bombay, de 34 heures à l'aller et de 24 au retour entre Brindisi et Shangaï, de 24 heures à l'aller et de 12 heures au retour entre Brindisi et Adélaïde.

L'amélioration déjà très sensible par rapport au contrat provisoire de 1904, l'était plus encore par rapport à celui de 1897. En effet, le nouveau contrat exige les vitesses moyennes suivantes :

Brindisi-Bombay : 16 nœuds 5.

Brindisi-Shangaï : 14 nœuds 48 (14 n. 08 au retour).

Brindisi-Adélaïde : 15 nœuds 16 (14 n. 85 au retour)
alors que le contrat de 1897 n'exigeait que :

Brindisi-Bombay : 14 nœuds 5.

Brindisi-Shangaï : 13 nœuds 3.

Brindisi-Adélaïde : 14 nœuds (1).

Les conventions de 1894 et 1911 entre le gouvernement français et les Messageries Maritimes, prescrivent les vitesses suivantes :

(1) Ces vitesses, contrairement à ce qui se passe en France, ne sont pas indiquées dans le contrat ; elles ressortent de la durée exigée pour chaque trajet. Ce qui permet aux navires anglais de prolonger, si besoin est, leur stationnement aux ports d'escale, et d'accélérer ensuite leur vitesse.

	1894	1911
Marseille-Yokohama .	14 nœuds	15 nœuds (14 au-delà de Saïgon)
— Haïphong. .		13 n. 1/2
— Sydney. . .	14 —	10 n. 1/2 (à partir de juill. 1914)

(Par suite de la concurrence étrangère, l'Administration française peut exiger les accélérations de vitesse moyennant une augmentation de la subvention, art. 27.)

Le contrat du 30 octobre 1898 impose au Norddeutscher Lloyd une vitesse de 14 nœuds entre Naples et Yokohama et de 13 nœuds 5 entre Naples et Adélaïde.

La vitesse exigée pour les services de la P. and O. est donc en général sensiblement supérieure.

En retour la Compagnie anglaise reçoit, pour des parcours postaux de 320.944 lieues marines, une subvention de 305.000 £ (7.625.000 francs) (1), qui ressort à 5 sh. par mile.

Les Messageries Maritimes reçoivent, pour un parcours de 585.892 lieues (2), une subvention de 12.743.000 fr. (les frais de passage du canal de Suez : 3.600.000 francs,

(1) Sur cette somme 126.000 £ sont payées par l'Inde et les colonies de Ceylan, des Détroits et de Hong-Kong.

La lieue marine : 5.555 mètres, le mile anglais : 1.609 mètres.

(2) Les Messageries Maritimes exécutent les services suivants :

1° Toutes les deux semaines entre Marseille, Port-Saïd, Djibouti ou Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Shangaï, Kobé, Yokohama (annexe entre Colombo, Pondichéry, Calcutta).

2° Toutes les quatre semaines entre Marseille, Djibouti, Colombo, Saïgon, Tourane et Haïphong (à partir de Juil. 1914).

3° Toutes les quatre semaines entre Marseille, Colombo, Batavia, Nouméa, Brisbane et Sydney (par le sud de l'Australie jusqu'en 1914). Annexe entre Nouméa et les Nouvelles-Hébrides.

4° Toutes les deux semaines entre Marseille, Djibouti ou Aden,

étant payés à part), qui ressort à 32 fr. 50 la lieue de Marseille à Yokohama, 25 fr. 50 de Marseille à Haïphong, 11 fr. 60 de Marseille à Nouméa (à partir de juillet 1914).

Le Norddeutscher Lloyd reçoit pour ses services d'Extrême-Orient et d'Australie 6.090.000 marks (7.518.150 fr.), soit 6 fr. 60 par mile entre Naples et Yokohama et 8 fr. 30 par mile entre Naples et Adélaïde (1).

La subvention des Messageries Maritimes paraît très élevée à première vue, mais il faut remarquer qu'elle s'applique à un parcours presque double de ceux de la P. and O. et du Norddeutscher Lloyd.

Zanzibar ou Mahé, Majunga, Nossi-Bé (toutes les quatre semaines), Diego-Suarez, Tamatave, la Réunion, Maurice.

5° Toutes les semaines entre Marseille, Alexandrie, Port-Saïd et Beyrouth. Toutes les deux semaines entre Marseille, Naples, le Pirée, Smyrne, Constantinople, Samos ou Rhodes et Beyrouth.

(1) Les lignes subventionnées du Norddeutscher Lloyd sont : 1° Ligne d'Extrême-Orient, avec départs alternativement de Brême et de Hambourg, toutes les deux semaines, pour Rotterdam, Anvers Southampton, Alger, Gênes, Naples, Port-Saïd, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hong-Kong, Shangaï, Tsingtan, Nagasaki, Kobé, Yokohama. 2° Ligne d'Australie avec départs toutes les quatre semaines pour Anvers, Southampton, Alger, Gênes, Naples, Aden, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne et Sydney. 3° Ligne Sydney-Yokohama, toutes les quatre semaines, avec escales à Hong-Kong, Manille, Friedrich Wilhelmshafen, Brisbane. 4° Ligne Singapore-Nouvelle-Guinée, toutes les quatre semaines. La Hambourg-Amerika Linie reçoit 328.000 marks (404.916 fr.) pour la ligne Sanghaï-Tientsin. La Jaluit Gesellschaft reçoit 120.000 marks (148.140 fr.) pour la ligne Australie-Carolines-Marschall. En Allemagne, il faut considérer encore les primes indirectes : 1° l'exemption des droits de douanes sur les matières destinées à la construction, la réparation, l'armement des navires ; 2° les tarifs différentiels de transports sur chemins de fer par connaissements directs vers l'Est-Africain et le Levant. Voir à ce sujet Dussol, *Les grandes Compagnies de navigation allemandes*, Paris, 1908.

De plus, alors que la Compagnie anglaise ne fait aux passagers de l'Etat aucune réduction (2^e cédule, art. 3) (et encore n'est-elle tenue de ne transporter à la fois que 8 officiers, 4 sous-officiers et 10 soldats ou marins, soit 22 au maximum) (1), la Compagnie française est tenue d'admettre les fonctionnaires civils et militaires (2), avec leur famille et leur suite, à 25 0/0 de rabais sur les tarifs ordinaires s'il s'agit de passagers de cabine et à 35 0/0 de rabais s'il s'agit de passagers d'entrepont (art. 57) (3).

De même, le matériel et les approvisionnements de l'Etat et des colonies doivent être transportés avec un rabais 30 0/0 (art. 65).

Le président de la Peninsular and Oriental, sir Th. Sutherland, étudiant ce que représenterait pour sa Compagnie la réduction supportée par les Messageries Maritimes selon leur ancien contrat, qui exigeait un rabais de 30 0/0, arrivait au chiffre de 5 millions de francs.

Certaines clauses du contrat de la P. and O. sont fort intéressantes à signaler et à comparer avec celles de la convention des Messageries maritimes.

Alors que le contrat anglais ne fixe aucun chiffre minimum pour la jauge des navires postaux et se borne à spé-

(1) Alors que les Messageries Maritimes doivent réserver à chaque voyage jusqu'au trentième jour avant le départ, *le quart du nombre total des places de chaque classe*, ramené au huitième, ensuite jusqu'au quinzième jour (art. 58). La Compagnie anglaise transporte les approvisionnements de l'Amirauté au taux minimum.

(2) Ainsi que les élèves boursiers, dont les parents habitent les colonies, et toute personne voyageant aux frais de l'Etat.

(3) Le Norddeutscher Lloyd est tenu à un rabais de 20 0/0 pour les fonctionnaires, soldats, missions, matériel.

cifier que ceux-ci devront être « bons, solides, de force et de vitesse adéquates, munis de machines de premier ordre » (le Postmaster pouvant, après inspection, déclarer tel navire impropre au service) (cl. 11-14), la convention française détermine exactement la jauge minima des navires à construire pour chaque ligne : 7.500 tonneaux pour les lignes de l'Océan Indien et de la Méditerranée, 11.000 tonneaux pour les lignes de Chine, d'Australie et du Tonkin. La Compagnie ne peut donc, pour aucune raison commerciale, descendre au-dessous de ces chiffres. En outre, avant de commencer la construction, tous les plans d'emménagements doivent être soumis au ministre de la marine (art. 9 16) (1).

Au point de vue de la composition des équipages, le contrat de la P. and O. spécifie que le capitaine, les officiers et au moins les trois quarts de l'équipage des paquebots-poste doivent être sujets britanniques (cl. 41), conformément à un vœu du Select Committee de 1902.

Nous retrouverons cette clause dans les contrats de la Cunard Line pour le service postal de New-York et de la Royal-Mail Steam Packet pour celui des Antilles.

(1) En principe tous les paquebots des Messageries maritimes doivent être construits en France. Cependant si l'écart entre le prix des chantiers français et la moyenne des prix des chantiers étrangers est supérieur à 5 0/0, le ministre aura le droit d'imposer à la Compagnie l'obligation d'accepter les offres des chantiers étrangers (art. 10-14).

Le Norddeutscher Lloyd était obligé par son contrat de construire quatre nouveaux navires, dans les chantiers allemands et autant que possible avec des matériaux allemands (art. 13) (Johston, *Revue politique et parlementaire*, 10 décembre 1902 : l'Etat et la marine marchande en Allemagne).

Il semblerait, à première vue, que les Compagnies anglaises fussent, en ce point, soumises aux mêmes obligations que supportent les Compagnies françaises. En réalité il n'en est rien. Il a été nettement spécifié, en effet, dans le contrat de la Compagnie Cunard que le mot *crew* ne désignait que les matelots, et non le personnel attaché aux machines et aux passagers. Dès lors ce terme ne s'applique plus qu'à une infime partie de l'équipage (un paquebot de 12.500 tonneaux comme le *Medina*, compte environ 40 matelots, sur un équipage de 300 personnes ; sur le *Mauretania*, nous trouvons 60 matelots, sur un total de 847 personnes); encore cette prescription ne doit-elle être observée que sur les paquebots-poste, c'est-à-dire sur un petit nombre de navires, le quart environ de la flotte de la P. and O. (1).

La condition faite aux Compagnies françaises est toute différente. Celles-ci sont soumises encore au régime de l'inscription maritime et à l'acte de navigation du 21 septembre 1793, qui décide qu'aucun bâtiment n'est

(1) La Compagnie Peninsular and Oriental peut employer un grand nombre d'asiatiques (lascars). M. Thierry (discours à la Chambre du 15 décembre 1905) établit que pour deux navires de même tonnage, l'*Arcadia*, de la P. and O., et l'*Armand-Behic*, des Messageries maritimes, les chiffres des lascars employés à bord, sont respectivement de 158 et 86. Le nombre des lascars employés à bord des navires anglais, n'a pas cessé d'augmenter, passant de 31.484 en 1897 à 45.452 en 1911. Le nombre des étrangers sur les navires anglais en 1911 est de 30.783 contre 205.065 sujets anglais. Les étrangers, qui étaient 40.000 en 1905 ont diminué à la suite du vote du Merchant Shipping Act de 1906, qui a prescrit l'usage de la langue anglaise.

réputé français si les officiers et les trois quarts de l'équipage ne sont français. Le décret du 28 janvier 1857 stipule en outre que le personnel de la machine ne doit pas comprendre dans son effectif plus d'un quart d'étrangers (1).

La différence entre les deux régimes est manifeste. Mais il y a plus, l'obligation à laquelle est soumise la Compagnie anglaise au sujet de la composition de l'équipage de ses paquebots-poste cesse de s'appliquer en cas de grève, alors qu'en France la législation de 1793 et 1857 ne subit aucune dérogation, ce qui oblige nos Compagnies à désarmer tous leurs navires, postaux et autres, dès qu'éclate une grève d'inscrits maritimes (2).

On est même allé plus loin encore, puisque les derniers contrats français ont stipulé que la grève n'était jamais considérée de plein droit comme un cas de force majeure (3).

(1) Le personnel de pont et des machines des paquebots du Nord-deutscher Lloyd (lignes subventionnées, Extrême-Orient et Australie) doit être formé des marins libérés de la marine impériale ou d'hommes s'engageant à passer au service de la marine de guerre en cas de réquisition.

(2) Grèves du Havre et de Marseille, juin-juillet 1912.

(3) En cas de grève, la Compagnie est tenue de soumettre sans délai l'objet du différend au conseil permanent d'arbitrage institué par la loi du 24 juillet 1909 (art. 105). Lorsque le retard dépasse 24 heures, le gouvernement peut, la Compagnie entendue, prendre les mesures nécessaires pour assurer le service. Ces mesures comprennent la réquisition du matériel naval et des approvisionnements (art. 106).

Les Compagnies françaises sont tenues de faire pour leur personnel, à la caisse des invalides et à la caisse de prévoyance, des ver-

Au sujet des pénalités encourues pour retard, si un paquebot-poste ne part pas au moment fixé des ports de Brindisi, Bombay, Shangaï, Adélaïde, c'est-à-dire des points extrêmes des parcours postaux, la P. and O. doit payer 500 £, plus 100 £ par jour de retard. Lorsque les dépêches ne sont pas transportées dans le temps spécifié, la somme à payer est de 100 £, par période de 12 heures de retard sur les lignes de Bombay et de Shangaï, et de 24 heures sur la ligne d'Australie, sauf pour une cause indépendante de la volonté de la Compagnie (comme le repos légal du dimanche dans un port d'escale), sans que cette somme puisse jamais excéder 1.000 £ (cl. 31, § 1 à 6). Ces versements ne sont jamais considérés, est-il spécifié, comme des amendes, mais comme des dommages stipulés.

La Compagnie des Messageries Maritimes est soumise en cela à des conditions infiniment plus draconiennes.

sements égaux à 6 1/2 0/0 des salaires fixes.

A Marseille, le repos hebdomadaire a pour effet de réduire le mois actif des marins à 26 jours, la charge de l'armement a ainsi été accrue de quatre trentièmes des salaires. L'Angleterre et les autres pays ne connaissent pas ces charges. La nourriture des marins est aussi en général plus élevée dans les ports français que dans les ports étrangers. Les salaires effectifs des matelots et chauffeurs anglais sont en général plus élevés qu'en France, mais si l'on fait entrer en ligne de compte les caisses des invalides et de prévoyance, le repos hebdomadaire, les inscrits français sont certainement plus favorisés que les marins britanniques. Cependant à partir de 1913 les Compagnies anglaises seront soumises au National Insurance Act.

En effet, hors des cas de force majeure (et ne sont considérés comme tels ni la grève ni les avaries de machines autres que les ruptures d'arbres ou pertes d'hélices, sauf lorsqu'il est établi qu'elles ne pouvaient être ni prévues ni évitées), tout retard dans le départ de ses navires des points extrêmes ou des points intermédiaires dont le départ est impératif rend la Compagnie passible d'une amende de 50 francs par heure, et de 100 francs au delà de 12 heures (1). Le ministre peut en outre affréter ou réquisitionner des navires pour assurer le service postal aux frais de la Compagnie, lorsque le retard dépasse 24 heures (art. 80).

De nombreuses pénalités sont prévues encore pour irrégularités diverses et insuffisance de vitesse (art. 84-86).

Les pénalités sont donc en général sensiblement plus fortes que dans le contrat anglais, des amendes s'y ajoutent souvent (2), les cas de force majeure étant en revanche singulièrement limités.

Quant à la modification possible des itinéraires, dans le cours de la concession, les pouvoirs de l'administra-

(1) Les mêmes pénalités sont applicables à tout retard dans l'arrivée au point extrême, notamment lorsqu'il provient de la prolongation des délais de stationnement ou de la pratique d'une escale facultative

Les délais de 48 et 36 heures, comme pour la ligne anglaise, sont accordés lors de la mousson.

(2) L'inexécution totale ou partielle d'un voyage entraîne sur la subvention une retenue correspondante au parcours non effectué, sans préjudice d'une amende de 500 francs (art. 87).

tion sont ici et là assez étendus, avec des garanties identiques.

Ainsi le Postmaster General peut changer les jours et heures de départ et d'arrivée des paquebots-poste « pour n'importe quelle raison », en avisant la P. and O. trois mois à l'avance (cl. 26). Il peut aussi substituer à Brindisi un autre port du continent ou du Royaume-Uni, modifier les services et même substituer à la route de Suez soit celle du Cap, soit celle du détroit de Magellan, et dans tous ces cas la subvention sera augmentée ou diminuée proportionnellement aux frais ou aux avantages créés ainsi à la Compagnie, d'un commun accord ou par arbitrage (cl. 26 à 30).

Quant à l'administration française, elle se réserve la faculté, le concessionnaire entendu, de supprimer des escales, d'en imposer de nouvelles ou de changer les têtes de ligne ainsi que d'augmenter ou de diminuer le nombre des voyages. Elle se réserve également, après approbation législative, le droit de supprimer une ligne, soit d'une façon définitive, soit en la remplaçant par une autre. Les compensations ou indemnités à intervenir sont déterminées par une entente ou par un arbitrage (art. 3).

La similitude des dispositions est évidente.

Il en est de même de l'engagement de la P. and O. de n'avantager d'aucune manière les négociants étrangers (cl. 33), les Messageries Maritimes y sont également tenues (art. 69 du cahier des charges) (1).

(1) « La Compagnie, à conditions égales, accorde la préférence

Apparemment pour le cas de guerre, l'Amirauté anglaise se réserve le droit d'acheter ou d'affréter tous les navires postaux de la P. and O., à un prix fixé par un accord ou un arbitrage (cl. 32).

L'Etat français peut, dans le même cas, prendre possession des navires des Messageries Maritimes en payant pour tout loyer une somme annuelle représentant l'intérêt à 5 0/0 de leur valeur estimative, et en outre une indemnité égale au dépérissement constaté lors de la restitution. S'ils ne sont pas restitués, la Compagnie est indemnisée de leur valeur d'après une estimation fixée d'un commun accord ou par arbitrage (art. 98).

D'après le contrat du Norddeutscher Lloyd, en cas de mobilisation partielle ou totale de la marine, le Chancelier a la faculté d'acheter les navires affectés au service des lignes subventionnées contre remboursement du montant de leur valeur, ou de les réquisitionner moyennant une indemnité convenable (1).

aux expéditions du commerce français... Il est interdit à la Compagnie de faire aux expéditeurs des ristournes dont ne bénéficieraient pas les marchandises françaises. »

Il semble que la Compagnie française ait l'avantage sur la Compagnie anglaise de régler à son gré les prix de passage et le taux du fret (art. 68). — Le Norddeutscher Lloyd et le Chancelier fixent d'un commun accord les tarifs de transport. Le Chancelier peut exclure de l'importation en Allemagne les produits agricoles concurrençant les produits allemands similaires.

(1) La vente ou l'affrètement des navires à des pays étrangers ne peut avoir lieu qu'avec la permission du chancelier. La Compagnie ne peut non plus, sans cette formalité, disposer d'aucune ligne de navigation (art. 17 et 18).

Les gouvernements, en subventionnant les Compagnies, se sont réservés le droit d'utiliser leurs navires en cas de guerre, selon toute apparence comme transports de troupes.

Conformément à un vœu du Select Committee de 1902, le contrat de la P. and O. exige que la majorité du conseil des directeurs soit composée de sujets britanniques (cl. 41).

D'après la convention des Messageries Maritimes, nul ne peut faire partie du conseil d'administration de la Compagnie, ni en être le directeur, s'il n'est de nationalité française (art. 113).

En vertu d'un statut de George III, aucun membre de la Chambre des Communes ne peut prendre part au contrat ni en bénéficier (cl. 47). La loi française, plus absolue, interdit aux membres de la Chambre des députés et du Sénat de faire partie des conseils d'administration ou de surveillance des Compagnies concessionnaires (art. 3).

La procédure d'arbitrage a été étendue, dans le contrat français, aux mêmes cas que dans le contrat anglais (cl. 46 et 118).

On a vu les principales différences qui affectent les deux conventions. Il en est d'autres qu'il importe de signaler et qui ont pour effet d'accroître, dans une large mesure, les charges incombant à la Compagnie française, et lui font en fin de compte une situation nettement désavantageuse vis-à-vis de sa concurrente.

Le contrat français se distingue surtout du contrat anglais par un souci exagéré de la minutie et de la réglementation (1). Les objets les plus secondaires, qui en Angleterre ont été laissés à l'initiative de la Compagnie, sont ici examinés et réglementés jusque dans les moindres détails.

De longs articles règlent les nombreuses formalités des essais et de la recette des navires, leur construction, leurs installations et emménagements, les exigences du service postal, l'emploi de la télégraphie sans fil, la surveillance de l'Etat, le transport des infirmes, aliénés et malfaiteurs. Toutes choses ne figurant pas dans le contrat anglais, pas plus que la jauge minima des navires, que la Compagnie est la première intéressée à rendre aussi considérable que possible.

L'administration française est même allée plus loin, elle a jugé nécessaire de stipuler, entre autres choses, que « les malades doivent être nourris conformément aux prescriptions du médecin qui peut ordonner, outre les vivres ordinaires, des conserves d'aliments légers, de la volaille, des œufs et vivres frais » (art. 68), et que « les marchandises doivent être arrimées de manière à ne gêner ni la marche du navire, ni les passagers, dans

(1) Dans la forme même ils diffèrent essentiellement. Alors que le contrat de la P. and O. s'étend sur 24 pages et comprend 49 clauses, et 2 cédules (la seconde cédule ayant 9 articles), celui des Messageries Maritimes, sur 47 pages, ne comprend pas moins de 131 articles, dont 13 pour la convention et 118 pour le cahier des charges.

les parties du navire qui leur sont réservées ». Elle a interdit à la Compagnie de « placer des effets ou marchandises dans les salons destinés aux voyageurs » (art. 72).

On se croirait en vérité aux premiers temps de la navigation à vapeur ! Ce sont là des prescriptions qui eussent pu s'expliquer dans un contrat passé en 1840, mais non en 1911.

Enfin, et surtout, la Compagnie française est soumise à des dispositions spéciales concernant sa gestion financière, et dont est totalement exempte la Compagnie anglaise.

Ces dispositions sont les suivantes :

1^o Révisibilité de la subvention suivant les résultats de l'exploitation (1) ;

2^o Partage des bénéfices avec l'Etat lorsque la somme distribuée dépasse 3 1/2 0/0 du capital (2) ;

(1) Pour déterminer s'il y a lieu à révision, on portera en recette : 1^o les recettes d'exploitation ; 2^o la subvention et frais de passage du canal de Suez ; 3^o les primes de navigation ; — et en dépense : 1^o les dépenses d'exploitation ; 2^o l'assurance maritime à 3 0/0 ; 3^o la part proportionnelle des frais généraux ; 4^o l'amortissement à 5 0/0 jusqu'à l'âge de 18 ans des navires et à 3/4 0/0 ensuite ; 5^o les intérêts des emprunts contractés après la convention ; 6^o le fonds de renouvellement de chaudières, et si l'écart entre les recettes et les dépenses diffère de plus de 500.000 francs de 9.070.000 francs pour le premier exercice, chiffre décroissant ensuite de 262.000 francs par exercice, il y aura lieu à révision soit au profit de l'Etat, soit au profit de la Compagnie (art. 5 et 6 de la convention).

(2) La participation de l'Etat aux bénéfices figure dans le contrat du Lloyd autrichien depuis 1891. Lorsque les recettes nettes dépassent 6 0/0 du capital-actions, après dotation du fonds de réserve,

3° Contrôle financier de l'Etat.

L'Etat devenu en quelque sorte l'associé de la Compagnie a ainsi un droit d'investigation illimité dans sa comptabilité, et la révision se fera automatiquement selon que les recettes hausseront ou baisseront.

La Compagnie des Messageries Maritimes s'engage, en outre, à assurer une retraite au personnel de ses ateliers de la Ciotat (près de 3.000 ouvriers) et à verser pour les retraites de ses employés des services administratifs une allocation égale à leur propre versement.

Enfin elle reste soumise aux lois et règlements généraux sur la marine marchande et notamment à la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation et la régle-

l'Etat autrichien a 1/3 des bénéfices.

On y remarque d'autres analogies avec le contrat des Messageries Maritimes : la subvention est de 7.600.000 francs et les taxes du canal de Suez (2.625.000 fr.) sont remboursées à la Compagnie. Celle-ci est tenue de verser chaque année 250.000 couronnes pour le service des pensions de son personnel.

Deux membres du conseil sur huit sont nommés par le ministre du commerce. Un commissaire assiste à toutes les séances du conseil.

La participation de l'Etat aux bénéfices est prévue également dans le contrat du Norddeutscher Lloyd du 30 octobre 1898, lorsque dans les deux dernières années la Compagnie aura réalisé un bénéfice d'au moins 5 0/0 de la valeur d'inventaire de la flotte. A cet effet l'Etat allemand a imposé une comptabilité rigoureuse de l'exploitation. Doivent être portés en dépenses : 1° les frais d'entretien ; 2° la part proportionnelle des frais généraux, sur la base de 1 0/0 ; 3° la prime d'assurance à 4 0/0 ; 4° l'amortissement à 5/2 0/0 ; 5° le fonds de réserve à 5 0/0 ; 6° les salaires, frais de port, etc.

Lire à ce propos le très intéressant ouvrage de M. Mauzaize : *L'art allemand de se faire une marine aux dépens d'autrui*, Paris, 1908.

mentation du travail à bord des navires de commerce, qui constitue pour l'armement français une très lourde charge, que les Compagnies étrangères n'ont pas à supporter.

Par la comparaison des deux conventions, on se rend facilement compte que, par un contrat approprié et large, l'administration anglaise a réduit la réglementation au strict minimum, en se bornant à quelques prescriptions pratiques, et s'en remettant pour le reste à l'initiative de la Compagnie qui, par nécessité, ne peut que chercher à améliorer et étendre ses services selon les besoins du commerce.

La tendance de notre administration est, au contraire, de réglementer de la manière la plus étroite (ces deux tendances opposées s'expliquent, il est vrai, par la différence même des formes politiques des deux pays) des services auxquels la plus grande liberté devrait être laissée, afin de pouvoir répondre aux conditions toujours changeantes de la concurrence. Par suite des exigences du cahier des charges, et, entre autres, de l'obligation d'arriver à heure fixe, il arrive que nos paquebots ne peuvent parfois attendre dans les ports d'escale le temps nécessaire à l'embarquement des marchandises, et nos Compagnies sont de ce fait constamment gênées pour faire du commerce.

La subvention ne répond plus alors au but proposé, peut-être même ralentit-elle, en une certaine mesure, le développement de notre marine marchande.

Il serait, dans ces conditions, très préférable de diminuer le chiffre de la subvention, et par une plus saine compréhension des intérêts nationaux et des besoins du grand commerce, de laisser aux Compagnies une liberté d'action qu'elles n'ont pas et qui cependant est la condition première de leur existence et de leur prospérité.

Une très remarquable étude, parue dans la *Revue politique et parlementaire* le 10 mai 1910, compare les situations respectives de la Compagnie Peninsular and Oriental et des Messageries Maritimes, ainsi que la valeur effective de leurs subventions. Quoique le contrat des Messageries Maritimes ait été modifié en 1911, les principaux arguments de l'auteur de cette étude conservent toute leur valeur.

Il fait remarquer avec juste raison que la Compagnie anglaise peut faire son plein de soutes à 22 ou 24 francs la tonne, alors que les navires des Messageries Maritimes ne peuvent le faire qu'à 25 ou 26 francs ; de plus, la P. and O. peut s'approvisionner de charbon exclusivement en pays anglais, Egypte, Indes, Australie, Hong-Kong, où les prix sont inférieurs à ceux des autres pays.

Il prouve que le chiffre de la subvention de la P. and O., augmenté de la somme que représenteraient pour cette Compagnie les rabais supportés par les Messageries Maritimes pour les passagers et le matériel de l'Etat (que sir Th. Sutherland évaluait à 5 millions de francs), et après déduction des frais de passage du canal de Suez, est en réalité de 10.025.000 francs pour 320.944 lieues

marines, ce qui donne 34 fr. 23 par lieue, alors que les Messageries Maritimes recevaient en moyenne 18 fr. 04 d'après leur ancien contrat et 21 fr. 73 d'après leur nouveau contrat (1).

La Compagnie anglaise, comme d'ailleurs toutes les Compagnies étrangères, ne fournit pas le vin aux passagers, ce qui représente une économie d'environ un million sur les frais incombant à la Compagnie française.

Alors qu'en France les transports de troupes de relève se font par petits paquets, le gouvernement anglais affrète chaque année, d'octobre à mars, des paquebots de la P. and O. spécialement construits pour ce genre de trafic (*Assaye, Somali, Soudan, Plassy*, de 7.000 tonneaux et 5.000 chevaux) et qui partent de Southampton bondés de soldats à destination de l'Inde. Ainsi en 1911-1912, ces navires ont transporté en six mois plus de 36.000 passagers militaires, ce qui a procuré à la Compagnie un gain de près de 2 millions de francs.

Lors de la guerre du Transvaal, le gouvernement anglais a affrété des navires au prix fort, bien que le charbon ait été fourni par l'Amirauté, permettant aux Compagnies de réaliser des bénéfices considérables. La Peninsular and Oriental a pu gagner ainsi un million 1/2 de livres sterling (2).

(1) Le bon marché de la construction navale anglaise a pour effet de rendre les charges d'amortissement moins lourdes qu'en France.

(2) P. de Rouziers, *Revue politique et parlementaire*, 10 décembre 1908.

Enfin, si l'on songe que pour assurer ses services postaux, la Peninsular and Oriental a besoin de 19 paquebots, tandis que les Messageries Maritimes doivent en posséder de 35 à 38, on se convaincra facilement que par le seul fait des contrats auxquels elles sont soumises, la Compagnie anglaise a une situation sensiblement plus avantageuse que celle des Messageries Maritimes (1).

Il est juste de remarquer, en revanche, que les paquebots anglais, qui partent de Londres, n'embarquent cependant la plupart de leurs passagers qu'à Marseille. La P. and O. a donc à sa charge un trajet assez peu productif, au point de vue trafic-passagers, de Londres à Marseille.

L'organisation actuelle.

Depuis sa fondation, la Compagnie Peninsular and Oriental n'a pas cessé de développer son réseau et d'accroître sa flotte qui est passée de :

45 navires jaugeant ensemble	58.185 tonneaux	en 1854
à 58 — — —	287.750 —	1898
à 71 — — —	538.875 —	1912

(y compris les navires en construction).

Elle exploite actuellement un réseau de lignes desservant l'Égypte, l'Inde, Ceylan, Singapore, la Chine, le Japon et l'Australie.

(1) Et cependant sir Th. Sutherland déclarait en 1902 que la subvention de 330.000 £ était tout à fait insuffisante même à ne considérer que le service purement postal (Rapport du Select Committee, 1902).

I. — Lignes de l'Inde.

1^o *Service postal*. — Départs de Londres (Tilbury Dock) (1) chaque semaine (le vendredi) pour Gibraltar, Marseille, Port-Saïd, Aden et Bombay.

Le service est assuré alternativement par les paquebots type *Persia*, de 8.000 tonneaux, sans transbordement, et par les paquebots de la ligne d'Australie qui transbordent à Aden leurs passagers et marchandises à destination de l'Inde, sur le paquebot-rapide *Salsette*, faisant le service entre ce port et Bombay.

2^o *Service intermédiaire*. — Départs de Londres (Royal Albert Dock) toutes les deux semaines, le samedi, pour Malte, Port-Saïd, Colombo et Calcutta, par les steamers type *Malla-Bornéo*, de 5.000 à 6.000 tonneaux et 4.500 chevaux.

(1) Tilbury Dock, près de l'embouchure de la Tamise, sur la rive gauche du fleuve, un peu en amont de Gravesend, est le dock avancé de Londres. Il comprend un bassin de marée de 8 hectares, une écluse de 214 mètres, un bassin à flot de 11 m. 50 de profondeur, composé d'un bassin d'évolutions de 555 m. $\times$ 183 et de 3 darses, de 480 mètres $\times$ 75 et 90 mètres de largeur d'où partent les paquebots-poste de la Peninsular and Oriental, de l'Orient Linè, de l'Atlantic Transport. En arrière sont Victoria et Albert Docks d'où partent surtout les grands cargos, les navires intermédiaires de la Peninsular and Oriental. On y établit une station de pompage pour le relèvement de 75 centimètres du niveau de l'eau. On procède actuellement à l'approfondissement du chenal de la Tamise. On a déjà dragué 2 millions de mètres cubes. La construction de deux nouveaux bassins South Albert Dock et North Albert Dock, de 1.400 et 2.250 mètres de long, sur 200 mètres de large, et 13 m. 50 de profondeur, est décidée.

II. — Ligne d'Australie.

Départs de Londres (Tilbury Dock) toutes les deux semaines, le vendredi (alternativement avec les steamers de l'Orient Line), pour Gibraltar, Marseille, Port-Saïd, Aden, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne et Sydney, par les paquebots type *Moldavia-Maloja* de 9.500 à 12.500 tonneaux.

L'embarquement des passagers a lieu généralement à Marseille, où ils arrivent par le Peninsular Express.

Quant aux dépêches, elles sont amenées par chemin de fer jusqu'à Brindisi (en 38 heures de Calais à Brindisi), d'où, tous les dimanches à minuit, les steamers rapides *Isis* et *Osiris*, de 1.728 tonneaux et 6.500 chevaux, les transportent à Port-Saïd, en correspondance avec les paquebots se dirigeant vers Bombay et l'Australie, qui emportent ainsi les dépêches parties de Londres huit jours après eux.

III. — Lignes de Chine et du Japon.

1° Le *service postal* est assuré par les paquebots de la ligne d'Australie, et le transbordement a lieu à Colombo, pour Penang, Singapore, Hong-Kong et Shangaï, sur les paquebots type *Delta-Devanha*, de 8.000 tonneaux et 8.000 chevaux.

2° *Service intermédiaire*. — Départs de Londres (Royal Albert Dock) toutes les deux semaines, le samedi, pour Port-Saïd, Colombo, Singapore, Hong-Kong, Shangaï,

Yokohama, par les paquebots des séries S et N, types *Sicilia-Namur*, de 7.000 tonneaux et 5.000 chevaux.

IV. — Ligne d'Australie, via le Cap (Branch Line).

La P. and O. ayant acquis la flotte de la Blue Anchor Line (1), assure un service sur l'Australie, via le Cap.

Départs de Londres (Royal Albert Dock) toutes les trois semaines, par les paquebots type *Ballarat*, de 11.000 tonneaux et 9.000 chevaux (2).

En 1910, un service a été inauguré entre Sydney et Auckland (Nouvelle-Zélande).

La P. and O. organise chaque année des croisières en Norvège, Baltique, Méditerranée. Elle vient de vendre le *Vectis*, spécialement aménagé pour ce genre de service, et y affectera (en 1913) le steamer *Mantua*.

Pendant l'année se terminant le 30 septembre 1912, la flotte de la P. and O. a parcouru 3.100.000 miles et a consommé environ 825.000 tonnes de charbon (soit 818.000 £).

Les droits payés pour le passage du canal de Suez se sont élevés à 311.000 £ (7.775.000 francs), et les salaires des équipages à 344.300 £ (8.607.000 francs) (3).

(1) Pour 275.000 £ en 1908.

(2) Ces navires sont spécialement aménagés pour le transport des émigrants.

Le nombre des émigrants anglais vers l'Australie est passé de 12.061 en 1897 à 80.770 en 1911 (*Moniteur officiel du commerce*, 19 décembre 1912).

(3) Les dépenses respectives des Messageries Maritimes en 1911 sont : charbon : 21.990.000 francs ; droits du canal de Suez : 4.627.000 francs ; salaires des équipages : 8.704.500 francs.

Constitution financière.

La Compagnie Peninsular and Oriental fut constituée au capital de 1 million de £.

En 1911 le capital autorisé était de 3.500.000 £, dont 1.750.000 £ en actions de préférence (Preferred) et 1.750.000 £ en actions ordinaires (Deferred). Sur ce chiffre 2.320.000 £ ont été émises, dont 1.160.000 £ en actions de préférence et 1.160 000 £ en actions ordinaires.

Une nouvelle émission de 1.180.000 £ en actions de préférence a eu lieu en 1912, qui porte le capital à 3.500.000 £, dont 2.340.000 £ en actions de préférence, et 1.160.000 en actions ordinaires.

Obligations. — Le montant des obligations s'élève à la somme de 1.800 000 £, dont :

1° Debenture Stock 3 1/2 0/0 : 800.000 £. Garanti par l'acte du 17 août 1894 par une charge flottante sur toute l'entreprise. Sur ce chiffre 500.000 £ ont été émises en août 1894 et 300.000 £ en avril 1896.

2° Debenture Stock 3 1/2 0/0 : 1.000.000 £. Garanti par l'acte du 6 mai 1902, créant une seconde charge flottante sur l'entreprise et les propriétés. Sur ce chiffre 600.000 £ ont été émises en mai 1902, et 400.000 £ depuis 1904 (1).

Comptes et dividendes. — Les comptes sont arrêtés au

(1) La Compagnie des Messageries Maritimes est au capital de 45 millions de francs. — Obligations : 150.000 obligations de 500 fr. 3 1/2 0/0 ; 50.000 obligations de 500 francs, 5 0/0 (1912).

Le capital social du Norddeutscher Lloyd est de 125.000.000 mks. — Obligations 4 0/0 : 50 millions de marks ; 4 1/20 0/0 : 20 millions de marks.

30 septembre et soumis en décembre de chaque année. Un dividende intérimaire est payé sur chaque classe d'actions en juin.

Quoique la P. and O. soit la Compagnie anglaise qui distribue depuis longtemps le dividende le plus élevé à ses actionnaires, sa gestion a toujours été très prudente, et elle n'a pas cessé de réserver chaque année des sommes considérables pour ses amortissements.

Déjà en 1848, elle déduisait de ses bénéfices 5 0/0 pour les assurances, 5 0/0 pour l'amortissement, 10 0/0 pour les réparations. Elle ne s'est pas départie de sa ligne de conduite, on peut en juger par les chiffres de ses amortissements annuels depuis 1902 :

1902	600.000 £	1907	459.778 £
1903	320.000	1908	374.143
1904	500.000	1909	375.916
1905	536.040	1910	485.751
1906	461.097	1911	559.541 (1)
		1912	496.161

Voici quels furent les dividendes distribués depuis 1876, aux actions ordinaires :

1876-1877.	4 1/2 0/0
1877-1878.	5 1/2 0/0
1878-1879.	5 1/2 0/0
1879-1880.	5 0/0
1880-1881.	7 0/0
1881-1882.	8 0/0
1882-1883.	8 0/0
1883-1884.	7 0/0
1884-1885.	8 0/0
1885-1886.	6 0/0
1888-1889.	8 0/0

(1) *Economist*, 4 mai 1912.

de 1889-1890 à 1906-1907,	10 0/0, avec
un boni de 3 0/0 en 1896-1897, de 2 0/0 en 1898-1899, de	
3 0/0, de 1899-1900 à 1906-1907;	
1907-1908 à 1910-1911.	13 0/0
1911-1912 (1)	15 0/0

Ces dividendes élevés ne peuvent être distribués que grâce à la subvention de l'Etat, mais ils n'ont pas empêché la Compagnie de se constituer un fonds de réserve de 1.250.000 £.

Cours des actions ordinaires :

	Plus bas	Plus haut
1905.	214	249
1906.	222	241
1907.	208	226
1908.	202	215
1909.	204 1/2	216
1910.	205	218
1911.	218 1/2	259
1912.		300

Le tableau suivant indique les comptes des cinq derniers exercices :

	1907-1908	1908-1909	1909-1910	1910-1911	1911-1912
	£	£	£	£	£
Recettes. . . .	3.079.937	3.132.232	3.374.624	3.404.627	3.531.531
Dépenses	2.372.712	2.456.898	2.549.378	2.562.167	2.553.099
Amortissements					
Ord.	374.144	375.917	426.751	425.042	421.161
Charges d'assurances. . . .	20.986	19.553	42.001	10.684	179.747
Balance	312.095	279.864	356.494	406.734	377.524
Amortissement					
Extraordin. . . .	»	»	59.000	134.500	75.000
Réserve.	»	»	25.000	»	»
Intérêt des obligations	63.000	63.000	63.000	63.000	63.000
Dividendes :					
Préfér. 5 0/0. . . .	58.000	58.000	58.000	58.000	58.000
Ordinaires. . . .	150.800	150.800	150.800	150.800	171.000
	(13 0/0)	(13 0/0)	(13 0/0)	(13 0/0)	(15 0/0)
Balance.	40.295	8.064	69 1/2	434	149

(1) Les dividendes distribués par le Norddeutscher Lloyd ont été

Le rapport relatif à l'exercice clos le 30 septembre 1912 (1), a été présenté à l'assemblée générale des actionnaires le 10 décembre. Après inscription des sommes relatives aux fonds d'amortissement, de réparations, et d'assurance (qui a été, cette année, exceptionnellement élevé en raison de la perte du *Delhi* et de l'*Oceana*), il reste un excédent de recettes sur les dépenses de 307.141 livres sterling (environ 7.678.525 francs) qui a permis de distribuer un dividende de 5 0/0 aux actions de préférence et de 15 0/0 aux actions ordinaires, soit un dividende moyen de 10 0/0 au lieu de 9 0/0 les années précédentes.

Les résultats eussent été sensiblement meilleurs encore si les grèves des dockers du port de Londres n'avaient paralysé pendant plus de six semaines les opérations de quatorze navires de la Compagnie, qui perdit de ce fait 130.000 £. Huit de ces navires ont dû partir sur lest et six autres n'ont pu charger une partie de leur cargaison qu'au prix des plus grandes difficultés et d'énormes dépenses. Néanmoins les recettes perçues sur le fret accusent une augmentation de 110.000 £ par rapport à l'an

les suivants depuis 1900, 8 1/2 0/0 ; 1901, 6 0/0 ; 1902, 0 0/0 ; 1903, 6 0/0 ; 1904, 2 0/0 ; 1905, 7 1/2 0/0 ; 1906, 8 1/2 0/0 ; 1907, 4 1/2 0/0 ; 1908 et 1909, 0 0/0 ; 1910, 3 0 0 ; 1911, 5 0/0.

Les Messageries Maritimes ont distribué, par action de 250 francs, 10 francs en 1903 et 1904, 12 fr. 50 en 1905, 1906, 1907, zéro depuis, quoiqu'en 1911 l'excédent des recettes sur les dépenses se soit élevé à 10.085.500 francs.

(1) *Shipping Gazette*, 25 novembre 1912.

dernier (1.831 467 £ contre 1.721.600 £) (1) tandis que les recettes provenant des passagers se sont accrues de 3.000 £ (1.297.618 £ contre 1.294.421 £), malgré la plus-value exceptionnelle réalisée l'an dernier à l'occasion des fêtes du couronnement.

En revanche les dépenses continuent à augmenter, par suite de la hausse des salaires et des prix du charbon et des vivres.

Le rapport fait remarquer que, eu égard au coût de plus en plus élevé des navires nouveaux, le taux normal de 5 0/0 pour les amortissements n'est plus suffisant pour couvrir les frais de renouvellement de la flotte (2). Aussi la Compagnie y a-t-elle ajouté, chaque année depuis l'exercice 1909-1910, un amortissement extraordinaire, qui s'est élevé en 1910-1911 à 134.000 £ (3.350.000 fr.), et en 1911-1912 à 75.000 £ (1.875.000 fr.). La P. and O. a pu ainsi consacrer aux amortissements en trois ans la somme de 38 millions de francs, ce qui lui a permis de commander, dans le courant du dernier exercice, 96.000 tonneaux de navires neufs, à savoir : trois paquebots de 11.000 tonneaux, *Benalla*, *Berrima*, *Borda*, pour la ligne d'Australie, viâ le Cap ; un paquebot rapide de 11.500 tonneaux, *Kaisar-i-hind*, pour la

(1) Cette augmentation est due, en grande partie, à la ligne du Cap-Australie (Branch Line).

(2) Sir Th. Sutherland fait remarquer, dans son allocution, que les 9 paquebots de la classe M ont coûté 2.958.000 £ soit 4 million de £ de plus que les 9 navires qu'ils ont remplacés.

ligne de Bombay, et six vapeurs intermédiaires, dont quatre de 9.000 tonneaux : *Kashmir*, *Kashgar*, *Khiva*, *Khyber*, et deux de 7.000 tonneaux : *Nagoya* et *Nellore*. Dans ces conditions, la flotte de la P. and O. se renouvelle très rapidement. Son coût total au 30 septembre 1912 était de 3.296.592 £, la valeur du tonneau ressortait donc à moins de 7 £ 6 sh., ce qui est un taux très bas (1).

Dans une allocution très applaudie (2), sir Th. Sutherland, l'éminent président de la P. and O., a déclaré aux actionnaires que les bruits de fusion avec une autre Compagnie étaient absolument controuvés, et qu'il n'y avait même pas eu de négociations à ce sujet.

Faisant allusion aux efforts heureux faits par la Compagnie pendant les grèves pour assurer le service postal, et aux frais considérables qu'elle dut s'imposer, il a émis le vœu que le Postmaster General tint compte de ces faits lors de la discussion prochaine du nouveau contrat postal. Le fonds d'assurance qui, depuis dix ans, subissait un prélèvement annuel de 25.000 £ en moyenne, a cette année, en raison de la perte du *Delhi* et de l'*Oceana*, subi un prélèvement de 180.000 £. Mais, ajouta Sir Th. Sutherland, cela a pu se faire sans toucher à la réserve, et la Compagnie est dans une situation telle qu'elle peut distribuer un dividende supérieur à celui de plusieurs années précédentes.

(1) La valeur de la flotte des Messageries maritimes au 30 novembre 1911 était de 90.966.000 francs, pour 286.800 tonneaux.

(2) *Shipping, Gazette*, 10 décembre 1912.

Le taux des frets (1) est resté constant grâce au système de la conférence qui garantit les commerçants contre une hausse ou d'une baisse brusque des prix de transport (1).

Tout en constatant la concurrence de plus en plus grande faite par le Transsibérien et les transcontinentaux de l'Amérique du Nord, à l'endroit des voyageurs à destination de la Chine et du Japon, sir Th. Sutherland ne croit pas que la Compagnie ait lieu de craindre l'ouverture du canal de Panama (2).

A partir de 1913, sir Th. Sutherland sera assisté, dans la direction de la Compagnie, de MM. Shields et Ritchie.

Nous ne pouvons que rendre hommage à l'inlassable activité de sir Th. Sutherland, qui a été le meilleur artisan de la prospérité de la P. and O. Entré au service de la Compagnie en 1852, à l'âge de 18 ans, membre du conseil d'administration depuis 40 ans, directeur unique depuis treize ans, c'est à lui que revient tout l'honneur d'avoir mené à bien les affaires de cette importante entreprise.

(1) Le taux du fret sur la ligne de l'Extrême-Orient est tombé de 335 francs la tonne en 1872, à 150 francs en 1882, 87 francs en 1892, 68 francs en 1906 (Conférence de M. Dal Piaz à l'Institut Maritime, 1911).

(2) La conférence ou ring consiste dans l'entente de plusieurs Compagnies qui décident d'accorder un rabais aux chargeurs qui s'engagent à faire leurs opérations exclusivement par leurs navires, ce rabais est retenu par les Compagnies, pendant 6 ou 12 mois, et n'est payé que si le chargeur n'a réellement utilisé que les navires de la conférence. Ce système a pour but de lutter contre les tramps. Sir Th. Sutherland l'a appelé « le droit de légitime défense ».

The Peninsular and Oriental Company. —

DÉPENSES

	£	s	d	£	s	d
Dépenses de navires naviguant :						
Charbon y compris fret et toutes charges	818.417	5	0			
Huiles de machines et d'éclairage et eau.	44.862	3	2			
Droits de ports et de phares, pilotage, touage et charges diverses de navires	236.385	0	3			
Traitement des commandants officiers et équipages	344.383	19	2			
Approvisionnement des passagers, commandants, officiers et équipages.				1.444.048	7	
Droits du canal de Suez, sur navires et passagers.				341.532	13	1
Administration gén ^{le} , en Angleterre et à l'étranger :				311.094	7	4
Honoraires des administrateurs et commissaires des comptes	5.105	0	0			
Salaires et gages des employés.	126.663	19	7			
Loyers, taxes, assurance contre l'incendie et réparations de magasins	18.283	18	7			
Télégraphe, téléphone, timbres.	12.104	18	4			
Publicité.	14.078	8	9			
Fournitures de bureau et impression.	7.206	2	9			
Dépenses de l'Office central, frais de voyage. . .	15.562	7	10	199.094	15	4
Télégraphie sans fil				7.845	4	
Dépenses diverses : Dommages-intérêts, réclamations sur marchandises, frais judiciaires.	25.546	7	3			
Assurance sur la vie des employés : contribution de la Compagnie	4.605	10	9			
Dépenses de steamers en réserve.	2.203	2	7			
Charges de quarantaine	3.219	15	10			
Réparations de navires, fournitures en magasin, entretien général.				35.574	16	
National Insurance Act.				213.194	0	
Income-tax.				372	8	
Intérêt 3 1/2 0/0 des obligations				432	12	
Frais d'assurance : Assurance incendie dans le port et risques aller et retour d'Anvers. . . .	5.983	7	0	63.000	0	
Perte des ss. <i>Delhi</i> et <i>Oceana</i>	120.417	1	6			
Collisions, avaries, réclamations diverses, dommages par mauvais temps et autres cas.	53.347	0	11	179.747	9	
Amortissement : Somme portée à ce compte pour l'amort. de la flotte pendant l'année : ordinaire..	421.160	16	10			
extraordinaire	75.000	0	0			
Bénéfices. — Dividendes dus le 16 mai 1912 :				496.160	16	10
Actions de préférence 2 1/2 0/0. £ 29.000 0 0						
Actions ordinaires 3 1/2 0/0.	40.600	0	0			
Dividendes à payer le 21 déc. 1912 :	69.600	0	0			
£ 1.160.000 act. de préfér. 2 1/2 0/0. £ 29.000 0 0						
£ 590.000 moitié de la nouvelle émission d'actions de préférence,						
3 mois à 5 0/0 par an.	7.375	0	0			
Actions ordinaires 6 1/2 0/0.	75.400	0	0			
Boni sur actions ordinaires 5 0/0.	58.000	0	0			
	160.775	0	0			
A reporter à 1912-1913	67.765	8	1	237.540	8	1
				307.140	8	
				£. 3.599.148	2	

Bilan au 30

ACTIF

Valeur de la flotte au 30 septembre 1911 . . .	£ 3.087.522	0	0			
Coût des ss. <i>Maloja</i> , <i>Medina</i> et <i>Ballarat</i> . . .	836.688	8	6			
	3.924.210	9	2			
A déduire : Steam-Yacht <i>Vectis</i>	11.040	0	0			
— Perte des ss. <i>Delhi</i> et <i>Oceana</i>	120.417	1	6			
Montant de l'amortissement.	496.160	16	10	627.617	18	4
Paiements sur le compte des nouveaux steamers				3.296.592	10	
Tenders, navires lancés et allèges.				560.867	6	
Charbon et vivres.				101.193	10	
Cales sèches, ateliers, machines.				47.577	3	
Encaisse, en banque, dans les agences.				339.731	11	
Versements sur la nouvelle émission d'actions de préférence . .				3.670.726	1	
				222.119	2	
				£ 8.238.807		

Compte général d'exploitation pour l'exercice 1911-1912.

RECETTES

Report du précédent exercice.	£ 206.816 15 1			
moins les dividendes dus au 19 déc. 1911 .	139 200 0 0			
		£	s	d
		67.616	15	1
Recettes passagers	1 297 618 15 5			
Fret, chartes et services divers.	1.831 467 9 6			
		3 129 086	4	1
Subvention du gouvernement : Indes, Chine, Australie.		295.68	18	1
Intérêt, escompte et change		106.576	3	

£. 3 599.148 2 1

septembre 1912.

PASSIF

Capital :				
Actions de préférence 5 0/0.	£ 2.340 000 0 0			
Actions ordinaires.	1 160.000 0 0			
		3.500 000	0	0
Obligations 3 1/2 0/0		1.800.000	0	0
Sur l'émission nouvelle de £ 1.180.000 actions de préférence. . .		123.725	12	3
Réserve		1.250.000	0	0
Compte en suspens.		250.000	0	0
Fonds de prévoyance.		50 000	0	0
Balances diverses et comptes non clos		1.027.541	7	2
Compte général d'exploitation. Bénéfice.	307.140 8 1			
— moins les dividendes du 16 mai 1912. . .	69.600 0 0	237.540	8	1
		£ 8.238.807	7	6

CHAPITRE III

CUNARD STEAMSHIP COMPANY.

La Compagnie Cunard fut fondée en 1840 par Samuel Cunard. Celui-ci, né en 1788 à Halifax, descendait d'une famille de quakers ayant émigré en Amérique au xvii^e siècle. Représentant de l'East India C^o, à Boston, il avait proposé dès 1815 à l'Amirauté britannique d'établir un service postal entre ce port, Terre-Neuve et les Bermudes, et avait réalisé son projet à l'entière satisfaction du gouvernement.

En 1837 il vit arriver à Halifax, le *Royal William*, le premier navire qui, après le *Savannah*, faisait la traversée de l'Océan, et aussitôt l'idée lui vint d'établir une ligne transatlantique régulière (1).

Aussi, lorsqu'en 1838, à la suite des traversées du *Great Western*, le gouvernement anglais, convaincu de la supériorité des navires à vapeur sur les bateaux à voiles, eut demandé des soumissions pour un service postal à vapeur transatlantique, Samuel Cunard s'embarqua

(1) Un savant, le docteur Lardner, avait cependant déclaré en 1835 que « quant au projet annoncé par les journaux de faire le voyage direct de New-York à Liverpool, sans escale en Irlande et à Terre-Neuve, il n'hésitait pas à le regarder comme parfaitement chimérique, autant vaudrait projeter un voyage de Liverpool à la lune ».

pour l'Angleterre. Là, par l'entremise de M. Mel vill, secrétaire de l'East India C^o, il entra en rapports avec M. Napier, le célèbre constructeur de la Clyde, qui le présenta à MM. G. Burns et Mac Iver, directeurs d'un service maritime entre Glasgow, Liverpool et l'Irlande.

Samuel Cunard leur soumit son projet, en leur proposant de s'associer pour le réaliser, et il eut vite fait de les convaincre. G. Burns, en peu de temps, réunit le capital nécessaire (270.000 £) à la nouvelle entreprise qui s'appela « The British and North American Royal Mail Steam Packet C^o », mais qui fut bientôt connue sous le nom de Cunard Line.

Malgré la concurrence de la Great Western C^o, les offres de S. Cunard furent acceptées par le gouvernement, et un contrat d'une durée de 7 ans fut signé, qui allouait à la nouvelle Compagnie une subvention de 60.000 £ pour un service bi-mensuel de Liverpool à Halifax et Boston.

Le nombre des voyages pouvait être limité en hiver à un seul par mois, mais dans ce cas la subvention était diminuée de 1.000 £ par voyage supprimé.

Ce contrat fut modifié l'année suivante, la subvention fut portée à 81.000 £ pour 20 voyages par an, devant être assurés par quatre navires au lieu de trois précédemment prévus.

Ces quatre navires : *Britannia*, *Acadia*, *Columbia* et *Caledonia*, étaient en bois et à roues. Ils mesuraient 76 m. 20 de long, 10 m. 46 de large, 6 m. 80 de creux et

jaugeaient 1.154 tonneaux (1). Leurs machines, à balancier latéral, et à 2 cylindres, avaient une puissance de 740 chevaux, leur imprimant une vitesse de 8 nœuds 1/2 à l'heure (2). Le système de propulsion se composait de deux roues à aubes de 8 m. 60 de diamètre.

Le *Britannia* inaugura le service le 4 juillet 1840 et mit 14 jours 8 heures pour atteindre Boston, après escale à Halifax.

En juillet 1846 intervenait un nouveau contrat imposant 44 départs par an, savoir : un par semaine en été, deux par mois en hiver (avec neuf navires de 400 chevaux), alternativement pour New-York et Boston, avec escale à Halifax. La subvention était portée à 156.000 £, à partir de l'ouverture de la ligne de New-York, fixée au 1^{er} janvier 1848.

La Compagnie, qui avait déjà ajouté à sa flotte, en 1843-1844, l'*Hibernia* et le *Cambria*, de 1.422 tonneaux, et 9 nœuds 5, fit alors construire quatre nouveaux navires : *America*, *Niagara*, *Canada* et *Europa*, de 1.825 tonneaux, 2.000 chevaux et 10 nœuds, qui effectuèrent la traversée en 10 jours en moyenne.

La Cunard Line rencontra bientôt la concurrence américaine. En 1847 le *Washington*, de la Black Ball Line, de 1.750 tonneaux, quittait New-York en même temps que

(1) Le *Great Western* avait 72 mètres $\times$ 10 m. 77, 1.350 tonneaux, et 750 chevaux.

(2) La consommation journalière de charbon était de 38 tonnes, exigeant un approvisionnement de 500 à 600 tonnes pour une traversée, chiffre considérable par rapport au tonnage.

le *Britannia*, mais celui-ci arriva deux jours en avance en Angleterre.

Le principal concurrent de la Compagnie Cunard fut la ligne Collins, fondée en 1848, et qui possédait quatre navires : *Atlantic*, *Pacific*, *Arctic* et *Baltic*, de 2.865 tonneaux, 800 chevaux et 12 nœuds. Longs de 91 m. 40 et larges de 13 m. 70, ces navires étaient plus luxueux et plus rapides que ceux de la Compagnie Cunard. L'*Arctic*, en 1852, fit la traversée de New-York à Liverpool en 9 jours 17 heures. Leur temps moyen était de 10 jours 21 heures, et celui des cunarders de 11 jours 2 heures (1).

La Compagnie Collins touchait une forte subvention (858.000 dollars) du gouvernement américain, ce qui lui permettait d'abaisser les prix des passages et du fret, en sorte qu'en 1852 elle transporta 40 0/0 de passagers de plus que la Compagnie Cunard (2).

Celle-ci soutint la lutte. Après avoir mis en service en 1850 l'*Asia* et l'*Africa*, de 2.220 tonneaux et 12 nœuds 5, elle lança en 1852 l'*Arabia*, de 2.500 tonneaux, 3.200 chevaux et 13 nœuds.

La même année, son contrat étant arrivé à expiration, le service postal devint hebdomadaire et la subvention fut augmentée de 28.340 £. Le nombre des miles par-

(1) En 1857 fut lancé l'*Adriatic* de 108 m. $\times$ 15 m. 25, 3.600 tx., 2.500 chx., 13 nœuds.

(2) La Compagnie Collins perdit coup sur coup en 1854, et 1856, ses deux navires *Arctic* et *Pacific* et cessa ses services en 1858. Le pavillon américain ne devait reparaitre qu'en 1893 avec l'*American Line*.

courus étant évalué à 304.876, la moyenne était donc de 11 sh. 4 par mile.

Les paquebots devaient partir de Liverpool tous les samedis, alternativement pour New-York et Boston (1).

L'amirauté pouvait modifier la date des départs trois mois après un avertissement préalable et exiger l'embarquement et le débarquement des dépêches à Holyhead. Tout retard de 12 heures était puni d'une amende de 500 £. En cas de résiliation du contrat, l'Amirauté pouvait acheter les navires de la Compagnie, au prix fixé par des arbitres.

Une augmentation de subvention devait être accordée à la Compagnie, dans le cas d'un accroissement du taux des assurances sur les navires ou sur les charbons (2).

L'amende pour inexécution du contrat était de 30.000 £.

Enfin d'autres clauses étaient relatives au transport des officiers, civils et militaires, des approvisionnements et des colis du gouvernement, à des taux fixes et modérés. C'était un contrat assez onéreux, surtout pour l'époque.

La Compagnie Cunard exploitait encore deux lignes secondaires :

1° De Halifax à St-Jean de Terre-Neuve et aux Bermudes, et des Bermudes à New-York, avec 3 navires de

(1) Les paquebots-poste devaient être capables de porter les plus grosses pièces en usage dans la marine militaire.

(2) Cette clause avait déjà figuré dans le contrat de la Royal Mail Steam Packet du 20 mars 1840.

350 tonneaux effectuant deux départs par mois, d'avril à novembre, et un départ mensuel, de novembre à avril, moyennant une subvention de 10.600 £, soit 3 sh. par mile.

2° Des Bermudes à St-Thomas, avec une subvention de 4.100 £, soit 4 sh. par mile (1).

Pour remplir les obligations de son nouveau contrat, la Compagnie continua le renouvellement de sa flotte. Mais douée d'une extrême prudence, elle laissait expérimenter par d'autres les nouveaux progrès, et, afin de ne pas s'exposer à des résultats désastreux, attendait que les nouvelles méthodes eussent fait leurs preuves, pour les adopter ensuite résolument. Ainsi procéda-t-elle pour la construction en fer, pour l'hélice et la double hélice.

En 1854 la Compagnie Cunard commanda son premier navire en fer, le *Persia*, de 3.300 tonneaux, 4.000 chevaux et 13 nœuds 5 (2). Long de 121 m. 31, large de 13 m. 72, ce paquebot était muni de machines à balancier latéral avec 2 cylindres. La consommation journalière de charbon était de 150 tonnes. Le *Persia* pouvait recevoir 252 passagers. Il ne tarda pas à battre le record de la vitesse, en effectuant la traversée, à l'aller, en 9 jours 21 heures et, au retour, en 9 jours 3 heures (juin 1856).

(1) La Cunard Line créa aussi des lignes de cargos, sur le Havre et les ports de la Méditerranée, qui, à la différence des lignes des Bermudes, existent encore aujourd'hui.

(2) Le premier transatlantique en fer fut le *Great Britain*, de la Great Western Steamships Co ; lancé en 1843, il avait 98 m. de long, 3.000 tx., 1.500 chx. C'était également le premier grand navire à hélice.

En 1862 fut lancé le *Scolia*, le dernier transatlantique à roues, de 3.871 tonneaux, 4.500 chevaux et 14 nœuds, qui réduisit la durée de la traversée à 8 jours.

La même année la Compagnie faisait entrer en service son premier navire à hélice, *China*, de 108 mètres de long, 2.500 tonneaux, 2.250 chevaux, et 13 n. 8. Sur le même type furent ensuite construits le *Cuba*, le *Java*, le *Russia* de 3.000 tonneaux et 14 nœuds, qui accomplit la traversée Queenstown-New-York en 8 jours 28 minutes.

Tous ces navires possédaient un gréement capable d'aider les machines par vent favorable.

Le contrat postal, renouvelé en 1859, expira le 31 décembre 1867. Un nouveau contrat d'une année fut signé : la Compagnie s'engageait à assurer le service hebdomadaire de Liverpool à New-York avec escale à Queenstown, moyennant une subvention qui, par l'effet de la concurrence, n'était que de 80.000 £. Celle-ci fut même réduite à 70.000 £ l'année suivante par une nouvelle convention d'une durée de sept ans, qui obligea la Compagnie à assurer, avec le service de New-York, un service hebdomadaire sur Boston.

De 1877 à 1903 un autre système de rémunération postale fut appliqué, il était basé sur le poids réel des dépêches transportées, à raison de 44 cents par livre.

Afin de soutenir la concurrence qui lui fut faite, surtout depuis 1870, par les Compagnies Inman et White Star (1), la Cunard Line ne cessa d'accroître sa flotte

(1) La France, depuis 1840, n'était pas restée inactive. En 1847 le

d'unités nouvelles, dotées des derniers perfectionnements.

En 1869 elle appliqua sur le *Parthia*, puis en 1874 sur le *Bothnia* (4.500 tonnes), et en 1879 sur le *Gallia* (4 800 tonnes), le système des machines compound. Cependant ces navires n'atteignaient pas la vitesse du *Britannic* et du *Germanic* de la White Star Line.

Mais à partir de 1880 la Compagnie Cunard se lança

gouvernement avait mis à la disposition de MM. Hérout et Handel, armateurs, quatre frégates de 70 mètres et 250 chevaux, mais ces navires répondaient peu à un semblable service, et MM. Hérout et Handel renoncèrent à leur concession dès 1848. En 1856, la Compagnie Franco-Américaine, tenta d'assurer le service sans subvention, avec des navires de 2.400 tonnes, 500 chevaux, faisant la traversée en 14 jours, mais elle cessa en 1857 devant la concurrence américaine. Le 20 février 1858 la ligne de New-York fut concédée à M. Marziou, qui la rétrocéda en 1860 à la Compagnie Générale Maritime qui devint la Compagnie Générale Transatlantique. La subvention était fixée à 3 millions pour 26 voyages par an sur New-York avec 5 navires de 850 chevaux et 14 nœuds 1/2. La Compagnie fit construire, en 1864, le *Washington* et le *La Fayette*, à roues, de 106 mètres $\times$ 13 m. 60, 3.400 tonnes, 3.200 chevaux, 13 nœuds, faisant la traversée en 13 jours 1/2; et en 1866 le *Pérelre*, et *Ville de Paris*, à hélice, 113 mètres $\times$ 12 m. 50, 3.000 tonnes, 3.350 chevaux, 13 n. 1/2 (Traversée de 9 j. 10 heures). La convention additionnelle du 16 décembre 1873 porta à 40 le nombre des voyages annuels, et à 3.644.000 francs le chiffre de la subvention. La Compagnie construisit alors le type *Labrador-France*, de 4.500 tonnes, 3.300 chevaux et 14 nœuds.

La Compagnie Inman fut fondée en 1850. Son premier navire, *City of Glasgow*, 72 mètres, 1.610 tonnes, était à hélice. En 1866, la Compagnie tint le record des traversées rapides avec *City of Paris* (8 j. 4 h.), puis en 1869 avec le *City of Brussels* (119 mètres $\times$ 12 m. 26, 3.800 tonnes, 3 000 chevaux, 7 j. 22 h.) C'est sur ce navire que fut appliqué pour la première fois le système de manœuvre par la vapeur. En 1875 le *City of Berlin* battit le record enlevé par la White Star. En 1886 la Compagnie Inman fut rachetée par l'International Navigation Co.

résolument dans la voie des progrès rapides et ne tarda pas à surpasser ses concurrentes. C'était précisément l'époque de la substitution de l'acier au fer dans la construction des navires.

L'acier, par l'augmentation de la résistance, permit d'atteindre des longueurs impossibles jusqu'alors, ainsi qu'une plus grande légèreté des coques.

La Compagnie commanda alors à MM. Thomson, le *Servia*, le plus grand et le plus puissant navire de son temps, le premier transatlantique rapide en acier. Ce paquebot, mesurant 157 mètres de longueur, 15 m. 90 de largeur, 12 m. 34 de creux, et d'une jauge de 7.392 tonneaux, avait une machine de 10.000 chevaux lui imprimant une vitesse de 17 nœuds, avec une consommation journalière de 190 tonnes de charbon. Il annonçait le grand paquebot moderne par l'emplacement considérable réservé à la machine, et pouvait recevoir 480 passagers de cabine et 750 de 3^e classe. Il fit la traversée de Queens-town à New-York en 7 jours, soit à la vitesse de 16 n. 7.

Le *Servia*, fut suivi en 1883, de l'*Aurania*, de même tonnage, mais moins long et plus large (143 m. $\times$ 17 m. 10).

Ces deux navires n'étaient cependant pas encore les plus rapides de leur époque, la Compagnie Guion détenait le record de la vitesse avec l'*Alaska*, puis avec l'*Orégon* (152 m. $\times$ 16 m. 50, 7.500 tonneaux, 13.500 chevaux, 17 n. 5), qui fit la traversée en 6 jours 1/2 et 7 jours.

La Compagnie Cunard, décidée à l'emporter coûte que coûte, résolut de faire un grand effort. En même temps,

elle faisait l'acquisition de l'*Orégon* et mettait en service, en 1884-1885, deux paquebots : *Etruria* et *Umbria*, qui constituèrent un progrès considérable sur les navires précédents tant par leurs dimensions que par leur rapidité, et assurèrent jusqu'en 1889 à la Compagnie Cunard le record de la vitesse.

L'*Etruria* et l'*Umbria* mesuraient 159 mètres de longueur, 17 m. 35 de largeur, 12 mètres de creux, et jaugeaient 8.150 tonneaux. La puissance de leurs machines atteignait 14.500 chevaux, leur imprimant une vitesse moyenne de 19 nœuds 8, avec une consommation journalière de charbon de 275 tonnes. En août 1885, l'*Etruria* fit la traversée de Quennstown à New-York en 6 jours 2 heures, et douze ans plus tard ils accomplissaient encore, en 6 jours 3 heures, le même trajet.

Ces navires avaient un pont-promenade s'étendant sur une longueur de 100 mètres, et leur salle à manger, qui occupait toute la largeur du bâtiment, mesurait 24 mètres de long (1).

(1) La Compagnie Transatlantique, qui avait construit en 1883 la *Normandie*, de 145 mètres, 6.500 tonneaux, 6.500 chevaux et 15 n., mit en service en 1886, ses quatre paquebots. *Bretagne*, *Champagne*, *Gascogne*, *Bourgogne*, de dimensions à peu près égales à celles de l'*Etruria* et de l'*Umbria* : 155 mètres $\times$ 15 m. 90, 7.300 tonneaux, mais dont les machines moins puissantes : 9.000 chevaux, ne donnaient que 17 à 18 nœuds en service.

Le service de New-York avait été rendu hebdomadaire à 15 nœuds par la convention de 1883, avec une subvention de 5.480.000 francs et 1.200.000 francs de prime à la vitesse.

De 1887 à 1893, la Compagnie française présenta comme ensemble la flotte la plus rapide.

Mais cette suprématie ne fut pas de longue durée. Le système de la double hélice, augmentant la force et la sécurité, fit bientôt son apparition, et dès 1887 la Compagnie Inman commandait à MM. Thomson deux paquebots de 10.500 tonneaux, et 20.000 chevaux, *City of New-York* et *City of Paris*, tandis que la White Star Line faisait construire le *Majestic* et le *Teutonic* de 10.000 tonneaux et 16.000 chevaux, tous quatre à 2 hélices et encore en service à l'heure actuelle.

Les dimensions de l'*Etruria* et de l'*Umbria* furent mêmes dépassées, par les navires de la Hamburg-America Linie : *K. Aug. Victoria*, *Normannia*, *Furst Bismarck*, de 8.500 tonneaux et 16.000 chevaux, et par le transatlantique français la *Touraine* (163 m. $\times$ 17 m. 50, 9.161 tx., 12.000 chx) qui entra en service en 1891.

Dès que le succès de la double hélice eut été bien démontré, la Compagnie Cunard commanda aux chantiers Elder, de Fairfield, deux grands paquebots, *Lucania* et *Campania*, qui entrèrent en ligne en 1893.

Leurs dimensions étaient les suivantes : Longueur : 189 mètres. Largeur : 19 m. 80. Creux : 12 m. 50. Jauge : 12.950 tonneaux. Puissance : 30.000 chevaux. Vitesse : 21 nœuds 8 (Ce sont sensiblement les caractéristiques de la *Provence*).

Chacune des 2 machines, de 15.000 chevaux, comporte 5 cylindres, dont 2 à haute pression, 1 intermédiaire et 2 à basse-pression, elles comptent 12 chaudières et 102 foyers, avec une surface totale de chauffe de 7.626 mètres carrés.

La consommation du charbon atteint 500 tonnes par 24 heures. La durée de la traversée Queenstown-New-York fut réduite à 5 jours 8 heures.

Ils peuvent recevoir 500 passagers de 1^{re} classe, 300 de 2^e classe et 800 de 3^e classe.

Les aménagements étaient, pour l'époque, tout à fait confortables et luxueux; la salle à manger de 1^{re} classe mesurant 30 m. 50 $\times$ 18 m. 90, et 3 mètres de hauteur, le salon de conversation 18 mètres $\times$ 9 mètres, le fumoir 12 mètres $\times$ 9 m. 75.

La Compagnie Cunard, avec le *Lucania* (1) et le *Campania*, reconquit le premier rang pour quelques années encore. Mais la concurrence lui suscita bientôt de dange-reuses rivales dans les Compagnies allemandes, et en septembre 1897 le Norddeutscher Lloyd lui ravissait le record de la vitesse avec son paquebot *Kaiser Wilhelm der Grosse*, de 197 mètres $\times$ 20 mètres $\times$ 13 m. 10, 14.300 tonneaux, 28.000 chevaux et 22 nœuds 1/2, tandis que la Hamburg-Amerika Linie mettait en chantiers le *Deutschland*, de 208 mètres $\times$ 20 m. 40 $\times$ 13 m. 40, 16.500 tonneaux, 37.000 chevaux et 23 nœuds 1/2, et qu'en Angleterre la White Star Line semblait rechercher sur-tout le record du tonnage avec l'*Oceanic*, de 17.300 ton-

(1) *Lucania* n'est plus en service depuis trois ans.

(2) En 1900-1901, la Compagnie Transatlantique mettait en service la *Lorraine* et la *Savoie* de 177 m. 10 $\times$ 18 m. 20 $\times$ 12 mètres, 11.850 tonneaux, 22.000 chevaux, 21 nœuds (convention de 1897 pour 10 ans à partir de 1900. Subvention de 5 millions + 1.680.000 fr. de prime à la vitesse).

neaux (2). Puis, en 1901-1902, le *Norddeutscher Lloyd* fit entrer en service le *Kronprinz Wilhelm* de 15.000 tonneaux, 33.000 chevaux et 23 nœuds, et le *Kaiser Wilhelm II* de 19.500 tonneaux, 38.000 chevaux et 23 n. 1/2. Mais les Compagnies allemandes ne se bornèrent pas à rechercher la clientèle de luxe par l'attrait de la vitesse et du confort ; elles voulurent encore s'assurer, par des moyens multiples et souvent avec l'appui de leur gouvernement, une sorte de monopole du transport des émigrants russes et austro-hongrois, dont le nombre s'accroissait alors d'une manière considérable (1). « Elles ont installé, disait le président de la Cunard Line, Lord Inverclyde, à l'assemblée des actionnaires de 1903, des stations de contrôle aux frontières allemandes et arrêté tous les passagers voulant s'embarquer à Liverpool ; ces voyageurs sont, soit renvoyés chez eux ou obligés de prendre des billets pour une ligne allemande. Ce procédé est d'autant plus inexcusable que la ligne Cunard a versé un dépôt entre les mains du gouvernement allemand pour couvrir toutes les dépenses imprévues auxquelles donnerait lieu le voyage des émigrants à travers l'Allemagne. »

En réalité, c'est, sous le prétexte sanitaire, le gouvernement impérial lui-même qui applique à la frontière la mesure d'exclusion des émigrants non pourvus de billets

(1) L'émigration, anglo-allemande il y a 20 ans, est devenue surtout italienne et slave. En 1907 l'émigration européenne aux Etats-Unis a atteint 1.283.300 personnes.

directs pour l'Amérique, viâ Hambourg ou Brême (lettre du consul de France à Hambourg, au ministre des affaires étrangères, 19 avril 1904).

Dans une lettre au *Times* (10 mai 1904), Lord Inverclyde signalait l'odyssée d'un émigrant galicien, porteur d'un billet Cunard, qui ayant été éconduit quatre fois à la frontière allemande, n'avait réussi à atteindre Brême que grâce à l'intervention de son consul, lequel le fit passer de là en Angleterre. Mais en général les émigrants n'ont pas cette persévérance et sont dirigés en masse sur les lignes allemandes.

La Compagnie Cunard qui, déjà dans le Nord s'était vue amenée à une véritable guerre de tarifs, transportant des émigrants scandinaves de Suède en Amérique pour 3 £, résolut, pour être en situation de lutter avantageusement, d'aller chercher presque chez eux les émigrants du sud-est de l'Europe en créant une ligne directe de Trieste-Fiume à New-York. Elle engagea avec le gouvernement hongrois des négociations qui aboutirent, en mai 1903, à un contrat (renouvelé en 1910), relatif au transport des émigrants. Le gouvernement hongrois donnait à cette ligne l'appui le plus complet et la Compagnie Cunard s'engageait à transporter tous les émigrants désirant recourir à elle, en multipliant, s'il le fallait, le nombre de ses départs. L'Etat hongrois lui garantissait le transport annuel de 30.000 émigrants, et payait une indemnité de 100 couronnes par émigrant en moins, si ce chiffre n'était pas atteint. Le prix du transport était fixé

à 180 couronnes par émigrant (les Compagnies allemandes demandaient alors de 165 à 198 couronnes).

La Compagnie Cunard fit construire pour cette ligne une flotte bien appropriée de paquebots spécialement aménagés pour le transport des émigrants ; ce furent le *Pannonia*, de 148 mètres $\times$ 18 mètres, 9.850 tonneaux, le *Slavonia*, de 155 mètres $\times$ 18 mètres, 10.600 tonneaux, et surtout le *Carpathia*, de 170 m. 50 $\times$ 19 m. 50, 14.564 tonneaux, 7.000 chevaux et 15 nœuds. Cette courageuse initiative fut couronnée de succès, ces navires transportèrent chaque année un nombre élevé d'émigrants, qui n'a fait que s'accroître pendant ces dernières années.

Aussi bien sur la ligne Liverpool-New-York, elle ne parut pas vouloir lutter pour la vitesse qui lui semblait trop coûteuse. En 1900, elle avait mis sur sa ligne de Boston, deux paquebots d'une grande capacité de marchandises, mais très confortables et de vitesse réduite : *Ivernia* et *Saxonia*, de 182 mètres $\times$ 19 m. 50, 14.000 tonneaux, 10.400 chevaux et 15 nœuds.

Mais son nouveau contrat avec le gouvernement anglais, étant intervenu en 1903 (1), elle voulut expérimenter le meilleur mode de propulsion pour les deux grands paquebots extra-rapides qu'elle devait faire construire, et commanda aux chantiers John Brown, de Clydebank, deux paquebots de 20.000 tonneaux, *Caro-*

(1) Voir plus loin pour l'étude de ce contrat.

nia et *Carmania*, de dimensions semblables, mais avec cette différence que l'un devait être muni de machines alternatives à quadruple expansion, et l'autre de turbines.

C'était une initiative hardie (1), car à cette époque ce genre de machines n'avait encore été expérimenté que sur les petits vapeurs effectuant la traversée de la Manche ou de la mer d'Irlande, et venait d'être choisi par la Compagnie Allan pour ses paquebots *Virginian* et *Victorian*, encore sur chantiers, mais de dimensions sensiblement inférieures à celles du *Carmania*. Chaque turbine de basse pression du Cunarder pèse 340 tonnes, alors que celles des navires de l'Allan Line ne pèsent que 78 tonnes.

Les deux paquebots *Caronia* et *Carmania* mesurent 205 mètres de longueur, 22 mètres de largeur et 15 m. 80 de creux. Leurs machines ont une puissance à peu près égale, de 22.000 chevaux environ (2). Mais le *Carmania* a 3 hélices, et trois turbines Parsons. La turbine à haute pression est montée sur l'arbre central, flanquée des deux turbines à basse pression qui ont 3 m. 30 de diamètre extérieur. La surface de chauffe est de 5.000 mè-

(1) Le premier grand paquebot français à turbines, a été le *Rochambeau* (turbines et machines alternatives), en 1911, 14.000 tonneaux, 13.000 chevaux, suivi de *France* en 1912.

Le premier grand paquebot allemand, à turbines, est l'*Imperator*, qui entrera en service en 1913.

(2) A la même époque, la Compagnie Générale Transatlantique faisait construire la *Prorencia*, de 191 m. X 20 m. X 12 m. 50, 14.744 tonneaux, 30.000 chevaux, 22 nœuds. Machines alternatives, 2 hélices.

tres carrés, pour huit chaudières doubles et cinq chaudières simples.

La pression de la vapeur à l'entrée de la turbine H. P. est de 10 kil. 500 au lieu de 14 kilos pour les machines du *Caronia*. Celui-ci a des machines à quadruple expansion, à 4 cylindres, dont les diamètres ont 0 m. 990, 1 m. 385, 1 m. 986 et 2 m. 800, avec une course de 1 m. 677.

Les deux paquebots peuvent recevoir 330 passagers de 1^{re} classe, 350 de 2^e classe et 1.000 de 3^e classe. Une autre innovation remarquable consiste dans le confort inusité des emménagements de 2^e classe, qui, jusqu'alors sacrifiés à ceux de la 1^{re} classe, occupèrent une place beaucoup plus considérable sur le navire.

La Compagnie Cunard fut la première à réaliser, sur la ligne de New-York, cet appréciable progrès (1). Le nombre des places de 2^e classe fut en même temps sensiblement augmenté, et tendit à égaler, même sur *Lusitania* et *Mauretania*, le nombre des couchettes de 1^{re} classe, alors qu'auparavant les grands paquebots rapides n'étaient guère accessibles aux passagers de 2^e classe, vu le nombre restreint des places qui leur étaient réservées.

(1) Peu après la Compagnie Générale Transatlantique fit plus, en créant un service spécial aux 2^e et 3^e classes avec les paquebots *Rochambeau*, *Chicago*, *Niagara*, de 10.000 à 14.000 tonneaux, et de vitesse modérée. Les aménagements de ces navires sont exceptionnellement confortables.

Le *Carmania* est muni également de citernes de langage, sortes de réservoirs remplis d'eau à moitié, reliés par des tuyaux et disposés à fond de cale, qui ont pour but d'amortir les effets du roulis.

Lors de ses essais, ce paquebot réalisa une vitesse moyenne de 21 n. 19, et les turbines se comportèrent parfaitement ainsi que dans les traversées de l'Atlantique, avec une absence presque absolue de vibrations.

Aussi les deux grands paquebots que la Compagnie Cunard faisait construire, aux chantiers John Brown, à Clydebank et aux chantiers Swan Hunter and Wigham Richardson, à Walsend-on-Tyne, furent-ils munis de turbines Parsons.

Les paquebots *Lusitania* et *Mauretania*.

Le *Lusitania* et le *Mauretania*, qui furent lancés en juin et octobre 1906, et entrèrent en service en 1907, ont les caractéristiques suivantes :

Longueur totale.	239 m. 25
Largeur	26,84
Creux sur quille.	18,40
Tonnage brut.	32.000 tonneaux
Déplacement	38.000 —
Puissance indiquée	68.000 chevaux
Chaudières	25
Pression aux chaudières	13 kilogs
Surface de chauffe.	14.726 m. carrés
Surface de grille.	376 m ² . 46
Vitesse.	25 nœuds

Le bordé extérieur de la coque a de 26 à 28 millimètres d'épaisseur, en acier à haute résistance.

Chacun de ces navires a huit ponts superposés.

L'équipage comprend 9 officiers, 60 matelots, 390 mécaniciens et soutiers, 389 garçons de service, cuisiniers, femmes de chambre, soit en tout 848 personnes.

Le *Lusitania* et le *Mauretania* peuvent recevoir chacun 540 passagers de 1^{re} classe répartis en 258 cabines dont 36 à 1 lit, 150 à 2 lits et 72 à 3 lits.

460 passagers de 2^e classe répartis en 145 cabines dont 60 à 2 places et 85 à 3 places.

1.200 passagers de 3^e classe répartis en 302 cabines dont 40 à 2 places, 237 à 3 places, 21 à 6 places, et 4 à 8 places.

Il y a peu d'années encore la grande partie des cabines de 1^{re} classe étaient à 3 ou 4 places, et les passagers de 3^e classe étaient logés dans des dortoirs, où ils prenaient leurs repas. Le progrès réalisé est considérable.

Toutes les cabines de 1^{re} et de 2^e classe, et une partie des cabines de 3^e classe, sont situées au-dessus de la ligne de flottaison. Les cabines de 1^{re} classe sont au centre du navire, sur les quatre ponts les plus élevés. Les passagers de 2^e classe sont logés à l'arrière, où ils occupent une longueur d'au moins 45 mètres sur les mêmes ponts. Les passagers de 3^e classe occupent l'avant du pont inférieur et du pont principal. Les salons, sauf les salles à manger, sont situés à un niveau plus élevé que sur les paquebots construits jusqu'alors. Les salons de lecture et de conversation, le fumoir, le café sont ainsi placés sur le pont-tente ou pont des embarcations. Les

salles à manger sont au nombre de 2 pour la 1^{re} classe, et tous les passagers peuvent y trouver place en même temps, alors qu'auparavant il était nécessaire d'organiser deux et même trois services. De cette manière tous les passagers peuvent prendre leur repas à l'heure qui leur convient.

La décoration des salons est très luxueuse. La salle à manger des premières, qui a 20 mètres $\times$ 18 m. 90, est blanc et or en style Louis XVI; le salon de lecture mesure 15 m. 60 $\times$ 13 m. 25, décoré en style anglais du xviii^e siècle; le salon de conversation, qui a 20 m. 40 $\times$ 15 m. 60, est orné de panneaux en acajou style Renaissance; enfin le fumoir a 16 m. 50 $\times$ 15 mètres.

La hauteur inusitée des ponts, la vaste étendue des salons, éclairés par de grandes fenêtres au lieu de hublots, donnent l'impression d'un magnifique palace.

Les cabines sont également très spacieuses. Deux appartements de grand luxe, comprenant 2 chambres à coucher, salon, salle à manger, office, salle de bain, cabinet de toilette, chambre de domestique, sont installés sur le pont-promenade. D'autres appartements, composés d'un salon, d'une chambre avec salle de bain, leur font suite.

Deux ascenseurs électriques font communiquer les différents ponts, sur une hauteur de plus de 15 mètres.

Les installations de 2^e classe, très spacieuses aussi (le salon de conversation a 12 m. 60 $\times$ 12 mètres), sont tout

à fait comparables aux installations de 1^{re} classe d'un grand nombre de paquebots.

Les passagers de 3^e classe jouissent enfin d'une salle à manger de 24 mètres $\times$ 18 mètres, pour 350 convives, d'un salon pour dames, d'un fumoir, et d'une promenade abritée de 50 mètres longueur.

Le chauffage et la ventilation sont faits par le système thermo-tank, qui consiste en un moteur électrique actionnant un ventilateur qui prend l'air pur à l'extérieur et le refoule autour d'un faisceau de tubes réchauffeurs, puis dans des conduites de distribution.

Par ce système, l'air est renouvelé de six à huit fois par heure, et par les temps les plus froids une température de 18° peut être facilement maintenue.

Le système de cloisonnement rend le navire pratiquement insubmersible : il consiste dans un cloisonnement transversal complété dans toute la partie centrale par des cloisons longitudinales des soutes à charbon qui règnent sur plus de la moitié de la longueur du navire. Les portes étanches sont actionnées hydrauliquement. Un tableau lumineux placé dans la chambre de veille indique quelles sont les portes ouvertes ou fermées.

Appareil évaporatoire. — Cet appareil consiste en 23 chaudières cylindriques doubles et deux simples, installées en 4 groupes. Les chaudières ont 5 m. 34 de diamètre et 6 m. 70 de longueur. Les foyers sont au nombre de 192. La surface totale de grille est de 376 m.² 50 et la surface de chauffe de 14.726 mètres carrés.

Le système de tirage forcé Howden a été appliqué à toutes les chaudières. Chaque groupe de chaudières a sa cheminée distincte, il y a donc 4 cheminées ovales, ayant un grand axe de 7 m. 15, et un petit axe de 5 m. 35.

Le navire est muni de 8 éjecteurs d'escarbilles, qui les rejettent à 6 mètres du bord.

Machines motrices. — Les turbines sont du système Parsons, elles actionnent 4 hélices, les 2 arbres extérieurs par les turbines à haute pression, les 2 arbres intérieurs par les turbines à basse pression, à l'arrière desquelles sont placées les turbines de marche arrière. Elles occupent 9 compartiments étanches. Dans le compartiment central sont les turbines à basse pression et celles de marche arrière. Les turbines à haute pression sont installées dans les compartiments latéraux.

La commande des turbines est placée sur une plateforme à l'avant de la principale chambre des machines, et de là tous les appareils peuvent être contrôlés.

Les rotors des turbines à haute pression ont 2 m. 45 de diamètre ; ceux de basse pression ont 3 m. 55, et ceux de marche arrière 2 m. 65. La mise en place des aubes des roues a été très délicate, car leur nombre total dépasse 1.200.000 et chaque aube a dû être individuellement fixée et rectifiée. Les aubes fixes les plus longues des turbines B. P. sont maintenues par des bandes métalliques, soudées à leur circonférence intérieure et disposées de façon à éviter toute déformation. La vapeur est admise aux turbines H. P., d'où elle passe dans les turbines B. P. et de là aux condenseurs.

Le nombre des hélices est de quatre, les arbres porte-hélices ont plus de 560 millimètres de diamètre. Les condenseurs sont au nombre de quatre, et ont une surface totale de 7.700 mètres carrés. Il y a huit pompes de circulation principales, conduites chacune par une machine Allen à un seul cylindre, à grande vitesse et graissage forcé. Chaque condenseur est desservi par une pompe à air ordinaire, système Weir et par une pompe, dite à air sec.

Les machines motrices ont une puissance d'environ 68.000 chevaux, mais avec celle des machines auxiliaires on arrive à un total de près de 80.000 chevaux (1).

La vitesse réalisée en service fut de 24 à 26 nœuds (2). C'est le *Mauretania* qui effectua les traversées les plus rapides. Depuis leur entrée en service ces deux paquebots n'ont pas cessé de se comporter parfaitement. Leur grande vitesse a permis à la Compagnie Cunard d'établir un nouvel horaire d'après lequel le *Lusitania* et le *Mauretania* partent chacun toutes les trois semaines régulièrement de Liverpool et de New-York, de sorte qu'avec l'*Aquitania*, actuellement en construction, la Compagnie

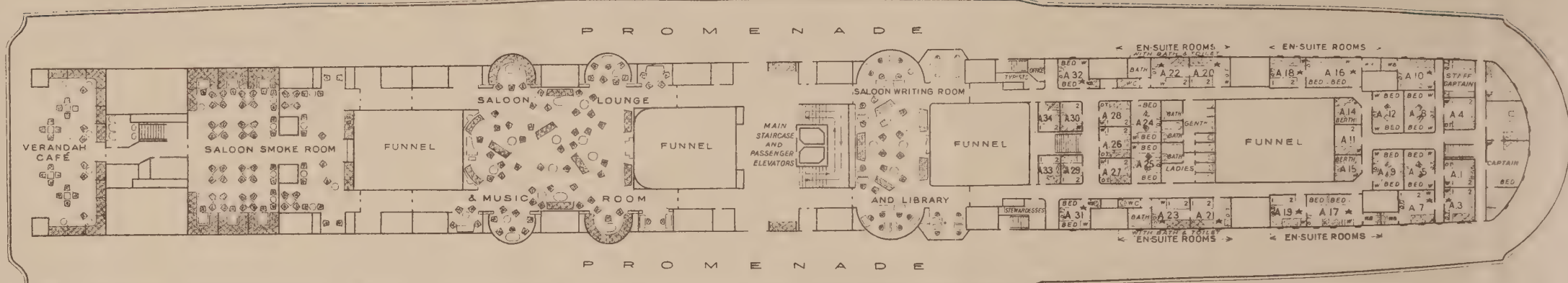
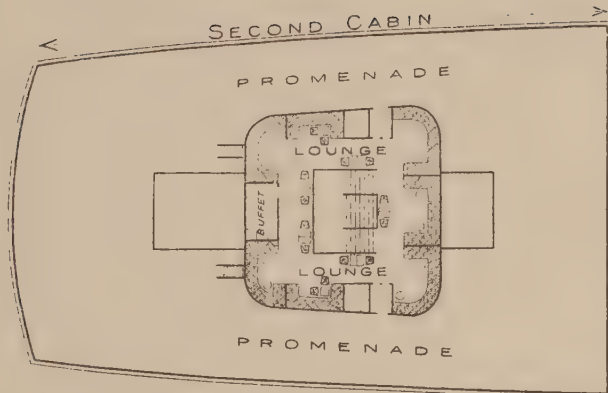
(1) *Génie civil*, 21 septembre-5 octobre 1907. Avant le *Lusitania*, le navire le plus puissant, le *Kromp-Cecilie*, n'avait que 43.000 chx. Le progrès est considérable.

(2) Le paquebot *France*, que l'exiguïté du port du Havre empêcha de construire avant 1912, a des machines à turbines et 4 hélices. Il a 220 mètres $\times$ 23 mètres $\times$ 13 mètres, 24.000 tonnes, 45.000 chevaux, 23 à 24 nœuds de vitesse. Il peut recevoir 535 passagers de 1^{re} classe, 442 de 2^e classe, 950 de 3^e classe. Son équipage est de 600 hommes.

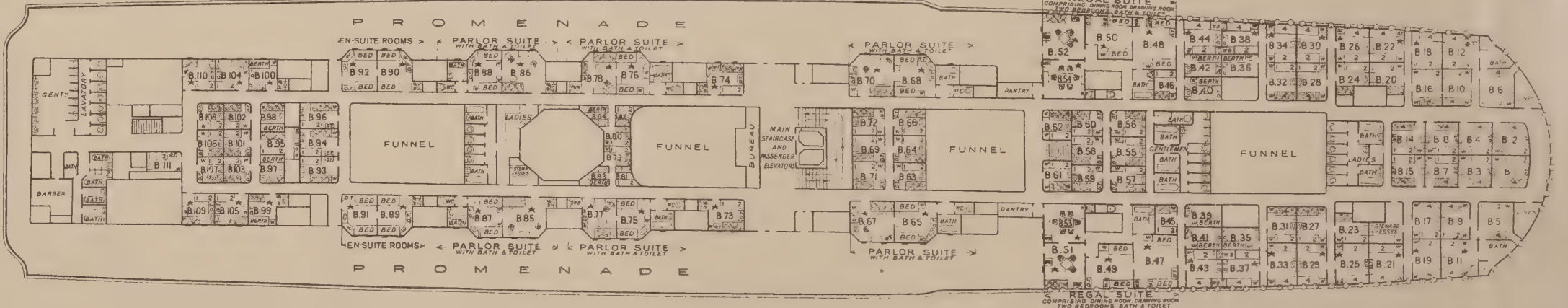
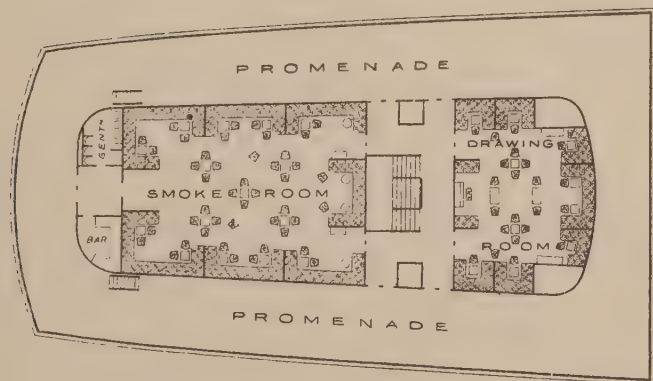
PAQUEBOTS " LUSITANIA " ET " MAURETANIA "

Plan des emménagements

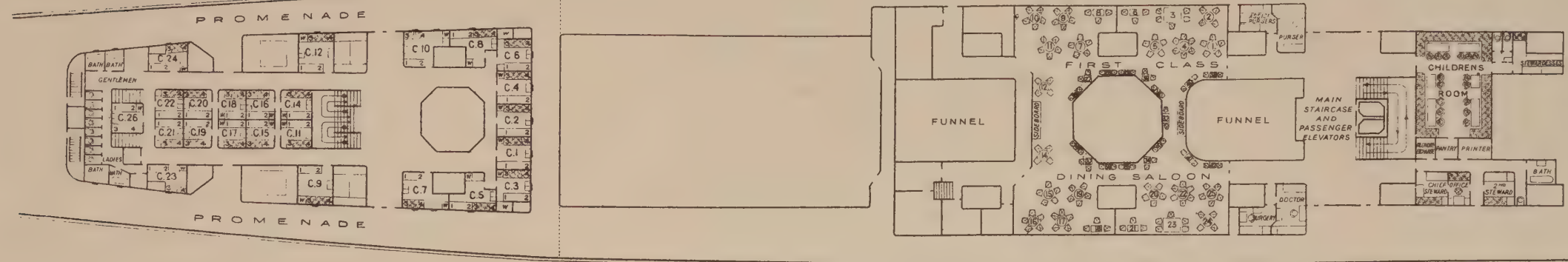
DECK A (BOAT DECK)



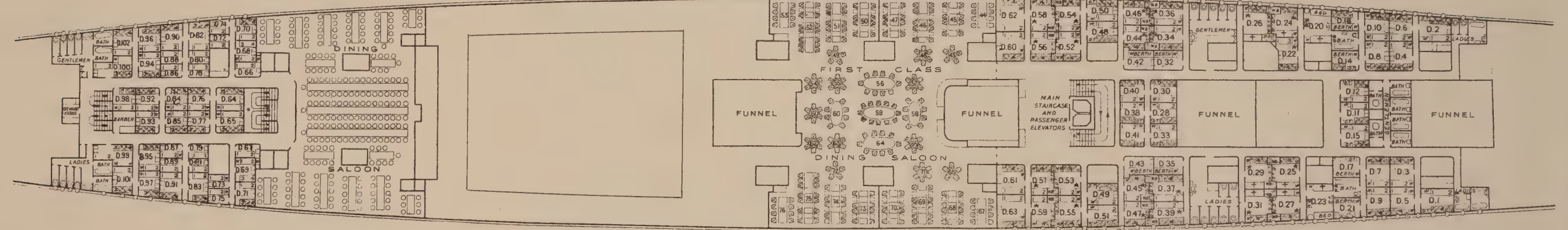
DECK B (PROMENADE DECK)



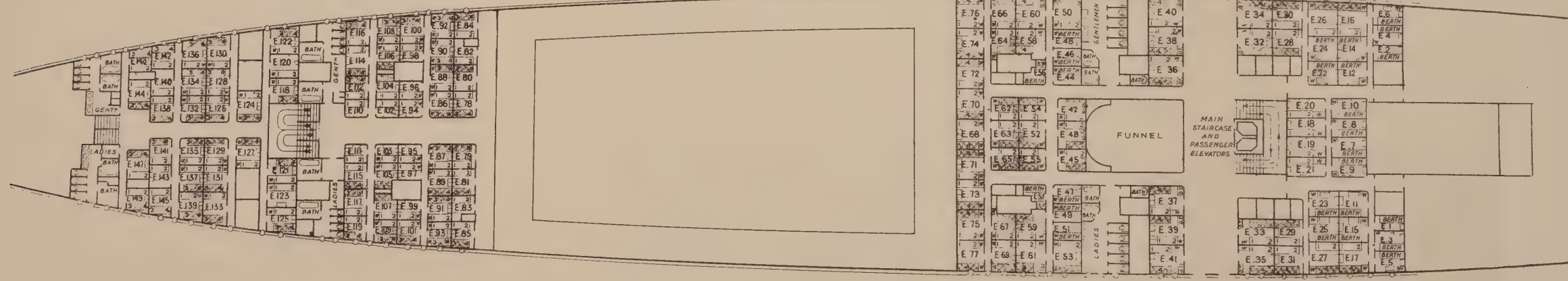
DECK C (UPPER DECK)



DECK D (SALOON DECK)



DECK E (MAIN DECK)



pourra assurer un service hebdomadaire extra-rapide. Le *Mauretania*, au moment de Christmas, a même effectué le voyage aller et retour, y compris un arrêt de 2 jours à New-York, en 12 jours 1/2.

La consommation de combustible est naturellement considérable : la quantité de charbon nécessaire à un voyage de Liverpool à New-York atteint 6.000 tonnes. En sorte que le port des marchandises n'est que de 1.500 tonnes (celui du *Campania* était de 1.600 tonnes).

Mais le but est atteint, le fameux « blue ribbon » a été définitivement reconquis par l'Angleterre. Les navires allemands n'ayant jamais dépassé en service la vitesse de 23 nœuds 1/2.

Comme on peut s'en rendre compte par le tableau ci-après, les progrès réalisés par la Compagnie Cunard ont été considérables.

Depuis l'entrée en ligne de l'*Umbria*, en l'espace de 23 ans, la jauge a quadruplé, la pression de vapeur a presque doublé, tandis que la consommation par cheval-heure diminuait de 200 grammes, et pour atteindre une vitesse supérieure de six nœuds, il a fallu une puissance quatre fois et demie plus élevée et une quantité de charbon triple de ce qu'elle était en 1884.

La vitesse coûte très cher, et son augmentation ne s'obtient qu'au prix de l'accroissement des dimensions et des dépenses d'exploitation. Les machines sont de plus en plus encombrantes et diminuent considérablement

Les Progrès réalisés par la Compagnie Cunard depuis 1840.

NOM DU NAVIRE	Date	Construction	Longueur	Largeur	Creux	Tonnage	Puissance de machines	Système de machines	Propul- seurs	Pression de vapeur	Charbon par cheval-heure	Charbon pour une traversée	Vitesse	PASSAGERS 1 ^{re} 2 3 cl. cl. cl.
<i>Britannia</i>	1840	Bois.	76 ^m 20	10 ^m 46	6 ^m 80	1.154	740	Basse pres- sion.	Roues.	0 ^k 630	21.300	370 t.	8 ^h 5	115
<i>Persia</i>	1856	Fer.	121	13, 70	9, 45	3.300	4.000	Moyenne pression.	Roues.	2 300	1 700	1.400	13	232
<i>Servia</i>	1881	Acier.	157	15, 90	12	7.390	10.000	Compound.	Hélice.	6 700	0 850	1.836	15, 5	300 150 750
<i>Umbria</i>	1884	»	160	17, 37	12, 19	8.114	14.500	Compound.	Hélice.	7 750	0 850	1.900	19, 5	500 170 800
<i>Campania</i>	1893	»	189	19, 80	12, 50	12.950	30.000	Triple ex- pansion.	2 Hélices	11 500	0 725	2.500	22	550 300 1000
<i>Carmania</i>	1905	»	205	22	13, 10	19.500	22.000	Turbines.	3 »	10 500		20	20	330 300 1300
<i>Lusitania</i>	1907	»	240	26, 84	18, 40	32.000	68.000	Turbines.	4 »	14	0 650	6.000	25	550 460 1200
<i>Aquitania</i>	1914	»	278	30	20	52.000	75.000	Turbines.	4 »				23	670 710 2400

les espèces réservés aux passagers et aux marchandises, tandis que le personnel augmente dans de sensibles proportions. Encore faut-il remarquer que la durée de la traversée ne diminue pas proportionnellement à l'augmentation de la vitesse.

En effet, dans la traversée de l'Atlantique, si l'augmentation d'un nœud, entre 11 et 12 nœuds, fait gagner 24 heures, cette même augmentation d'un nœud entre 16 et 17 nœuds, ne réalise plus qu'un bénéfice de 13 h. 1/4, entre 18 et 19 nœuds, 9 h. 1/2 ; entre 20 et 21 nœuds, 7 h. 1/2 ; entre 22 et 23 nœuds, 6 h. (1).

Aussi l'exploitation de paquebots filant de 24 à 26 nœuds étant fort coûteuse (2), ne faut-il pas s'étonner que les Compagnies allemandes n'aient plus cherché à disputer à la Compagnie Cunard le record de la rapidité dans la traversée de l'Atlantique. Toutes les Compagnies semblent maintenant préférer au paquebot extra-rapide le navire à grande capacité, offrant un plus grand confort et d'un rendement très supérieur.

La Hamburg-Amerika Linie qui, dès 1906, a fait construire l'*Amerika* et le *Kaiserin Auguste Victoria* de 22.500, 24.500 tonneaux et 17 nœuds, puis les types *President Lincoln* et *Cincinnati* de 18.000 tonneaux et 15 nœuds, va mettre en ligne l'*Imperator*, de 50.000 ton-

(1) Ch. Roux, *Notre marine marchande*, Graphique C, p. 130-131.

(2) On verra plus loin que les dividendes distribués par la Compagnie Cunard depuis l'entrée en ligne de *Lusitania* et *Mauretania* n'ont pas dépassé 5 0/0, et même sont tombés à 0 en 1908 et 1909.

neaux 21 nœuds (1). Le Norddeutscher Lloyd lui même, depuis le *Kromprincessin Cecilie* de 19.500 tonneaux et 23 nœuds 1/2 (1907), semble abandonner la vitesse, avec ses nouveaux paquebots *G. Washington* et *Columbus*, de 25.500 et 35.000 tonneaux et 17 nœuds.

En Angleterre, l'*Olympic* file 19 nœuds 5, et le *Britannic* ne dépassera guère 20 nœuds. En France, la Compagnie Transatlantique, après la *France* de 23 nœuds, met en chantiers un paquebot de 27.000 tonneaux et 20 nœuds 5 dont la capacité des cales sera cinq fois supérieure à celle du précédent (2).

Enfin la Compagnie Cunard elle-même, n'étant plus obligée par l'Etat de construire des paquebots de 24 à 25 nœuds, vient de lancer l'*Aquitania*, qui ne doit filer que 22 à 23 nœuds. Ce navire, qui sera le plus grand du monde, mesure 278 mètres de longueur, 29 m. 80 de largeur, jauge 52.000 tonnes et ses machines à turbines développeront plus de 75.000 chevaux-vapeur. Il pourra recevoir 650 passagers de 1^{re} classe, 740 de 2^e classe et 2.400 de 3^e classe.

En novembre 1911, la Compagnie Cunard a acquis un grand intérêt dans l'Anchor Line, qui exploite des services entre Glasgow et New-York, Liverpool et Calcutta, et dont la flotte atteint près de 100.000 tonneaux.

Dans une monographie de la Compagnie Cunard, il est

(1) Cette Compagnie a substitué sur son *Deutschland* des machines de 17.000 chevaux à celles de 37.000 chevaux. Le navire a reçu un nouveau nom : *Victoria Luise*.

(2) Les paquebots de la Holland America Line, *Statendam* et *Rotterdam*, de 33.000 et 24.000 tx. ne filent que 16 nœuds, ce qui est également la vitesse des navires de la Red Star Line.

impossible de ne pas parler de l'excellence de son service. Par une discipline très stricte de la part du personnel tout entier, par des instructions les plus sévères aux officiers, leur recommandant « de n'avoir aucune conversation avec les passagers, afin d'appliquer une continuelle attention à la conduite du navire, par le beau comme par le mauvais temps », de « ne sacrifier, même dans la plus faible mesure, la sécurité du navire à une question de rapidité et de ne laisser jamais la plus petite part à la chance », la Compagnie Cunard est parvenue, depuis très longtemps, à assurer un service absolument parfait sous tous les rapports, de confort, de sécurité, de ponctualité, malgré l'entrée en service de ses grands paquebots extrarapides. Elle offre, peut-on dire, l'unique exemple d'une Compagnie de navigation qui n'ait perdu aucune vie humaine (1), et qui n'ait presque jamais eu d'accidents.

Le contrat du 31 juillet 1903.

En 1902, l'opinion anglaise se montra très émue de la constitution du Trust de l'Océan qui ne tarda pas à englober plusieurs grandes Compagnies anglaises sous une direction américaine ; d'autant plus qu'à la même époque les lignes allemandes semblaient devoir définitivement détenir le record de vitesse dans la traversée de l'Atlantique.

Un cabinet unioniste, à tendances impérialistes, était

(1) Fry, *History of North Atlantic Steam Navigation*, p. 103, et Cornwall Jones, *British Merchant Service*, p. 144-145.

aux affaires (1) et ne marchandait pas à la marine l'aide pécuniaire du gouvernement anglais. C'était le moment où Lord Brassey disait : « La Compagnie Cunard reste aujourd'hui le seul champion du pavillon anglais dans l'Atlantique Nord, et si elle devait passer sous pavillon étranger, je considérerais cet événement comme à peu près équivalent à un désastre national. Si elle n'était plus en mesure de se maintenir au rang qu'elle occupe sans un secours extérieur, j'estime que le sentiment patriotique ferait un devoir à notre gouvernement de sauver l'honneur du pavillon britannique. J'entrevois telles circonstances où le gouvernement pourrait être amené à racheter la plus grosse part des actions de cette Compagnie. »

C'est alors qu'intervint l'Agreement du 31 juillet 1903 entre l'Amirauté, le Board of Trade (ministère du commerce), le Postmaster General (qui était alors M. Austen Chamberlain) et la Compagnie Cunard.

La Compagnie Cunard s'engagea à faire construire en Angleterre, en y apportant toute la célérité désirable, deux paquebots de fort tonnage et capables de filer une vitesse moyenne de 24 à 25 nœuds (2). La Compagnie de-

(1) Cabinet Balfour.

(2) Cette vitesse fut exigée conformément au vœu du Select Committee, de la Chambre des Communes, chargé de l'enquête sur les subsides à la navigation (Rapport, 3 décembre 1912) : « Une condition de nature à assurer une vitesse suffisante et, dans certains cas, une grande vitesse doit accompagner tout contrat impliquant l'octroi d'une subvention pour deux raisons : 1^o les communications rapides et spécialement celles entre les différentes parties de l'empire, offrent

vait au préalable en soumettre les plans à l'Amirauté qui, dans le mois suivant, pouvait lui enjoindre de les modifier, de façon à répondre à ses exigences raisonnables.

Elle doit aussi, pendant toute la durée de la convention, qui est de 20 ans, tenir ses navires à la disposition du gouvernement qui peut les louer ou les acheter, à des taux déterminés dans la troisième cédula que nous examinerons plus loin (cl. 4). La Compagnie ne peut louer (sauf au gouvernement de l'Inde) aucun de ses paquebots filant au moins 17 nœuds, ni vendre ceux d'une vitesse inférieure, sans avoir prévenu sept jours à l'avance le gouvernement, qui peut alors exercer son droit de louage ou d'achat. Elle doit, enfin, obtenir son consentement écrit, pour vendre ces navires ou pour louer ceux qui ont été employés au service postal pendant les douze derniers mois (cl. 5, § 8) (1).

Au début de chaque année, l'état des vitesses réelles soutenues par les paquebots pendant l'année précédente, doit être fourni au gouvernement qui est en droit d'exiger que les deux nouveaux paquebots donnent une vitesse

de grands avantages ; 2° les paquebots rapides sont de précieux transporteurs pour assurer notre ravitaillement en temps de guerre. Tout contrat de subvention devra contenir une clause stipulant que les navires affectés au service réaliseront une vitesse au moins égale à la plus grande vitesse des navires étrangers desservant la même route. »

(1) Cette clause fut insérée conformément à un autre vœu du Select Committee : « Aucune subvention anglaise ne doit être accordée qu'à la condition expresse que le navire ne pourra être vendu, soit en totalité, soit en partie, qu'avec la permission du gouvernement anglais. »

moyenne de 24 nœuds 1/2 au minimum (cl. 5, § 10 et 11).

Les officiers et mécaniciens ainsi que les trois quarts de l'équipage doivent être sujets anglais, sauf en cas de grève, de lock-out ou d'autres troubles sociaux (1) (cl. 5, § 9); en outre, les paquebots-poste doivent avoir tous leurs officiers (autres que les chefs mécaniciens) et la moitié au moins de leurs équipages, choisis dans la

Royal Naval Reserve » ou la « Royal Naval Fleet Reserve » (sauf en cas de grève ou de lock-out), sinon la Compagnie sera passible d'une amende de 12 £ par homme, dont le montant sera prélevé sur la subvention.

Mais il est spécifié que, ne sont pas compris dans l'appellation « hommes d'équipage », les agents exclusivement employés aux machines ou attachés aux besoins des passagers comme les stewards (cl. 5, § 9). Voilà qui restreint singulièrement la portée de cette clause qui, dès lors, ne s'applique qu'aux matelots, c'est-à-dire à une infime partie du personnel du bord. Ainsi nous voyons que sur 415 personnes dont se compose le personnel du *Compania*, le nombre des matelots est de 46. Sur les *Lusitania-Mauretania*, nous trouvons seulement 60 matelots contre 390 mécaniciens, chauffeurs et soutiers, et 350 stewards.

Au contraire, les Compagnies françaises sont soumises encore à l'acte de navigation de 1793 et au décret de 1857

(1) Le rapport du Select Committee disait : « Tout contrat postal doit stipuler que le capitaine et les officiers ainsi qu'une portion au moins de l'équipage seront anglais. »

qui les obligent à avoir un personnel aux trois quarts français, et qui se compliquent encore du régime de l'inscription maritime. Cette législation ne subit, en cas de grève, aucune dérogation, et, à l'encontre de ce qui se passe à l'étranger, met nos Compagnies dans l'impossibilité absolue de faire partir leurs navires tant que les grévistes n'ont pas regagné leurs bords (1).

Il y a plus, dans les contrats français, la grève n'est jamais considérée de plein droit comme un cas de force majeure, et l'interruption du service en cas de grève peut même entraîner la résiliation ou la mise en régie.

La Compagnie Cunard s'est engagée à ne pas élever arbitrairement le taux de ses frets et à n'accorder en cela à des étrangers aucun avantage dont ne bénéficieraient pas les sujets britanniques.

Afin d'empêcher la Compagnie de faire partie d'un groupement étranger, tel que le Trust de l'Océan, il est stipulé que ses bureaux centraux et le siège de ses affaires, doivent être situés en Angleterre, enfin ses lignes doivent rester sous pavillon anglais et soumises à une direction anglaise (2).

(1) La grève du Havre de 1912 a complètement interrompu le service du Havre à New-York du 9 juin au 28 juillet.

(2) Il est à noter que la Compagnie Cunard est tenue d'assurer le service postal hebdomadaire entre Liverpool et New-York. Le service au retour n'est pas spécifié, ce qui permet à la Compagnie de diriger, dans le courant de la saison d'hiver, plusieurs des navires de la ligne Liverpool-New-York, sur Gênes, Naples, Alexandrie, où, à cette époque de l'année, le courant des passagers est plus impor-

En retour le gouvernement a avancé à la Compagnie Cunard le prix des deux nouveaux paquebots, jusqu'à concurrence de 2.600.000 £ (environ 65 millions de francs) garanti par un gage sur tout l'actif, y compris tous les navires présents et à venir. Ce prêt, acquitté en versements partiels pendant la construction des paquebots, est productif d'intérêts à 2 3/4 0/0, ayant commencé à courir depuis leur entrée en service. Il est remboursable, en versements annuels, égaux chacun au vingtième du total, un an après l'entrée en service du second paquebot (1907).

En outre, le gouvernement s'est engagé à verser à la Compagnie une subvention annuelle de 150.000 £ (3.750.000 francs), qui commença à être payable, la moitié à partir de l'entrée en service du premier paquebot, et l'autre moitié lors de l'entrée en service du second paquebot.

Cette subvention doit subir une réduction (1) au cas où un navire ne fournirait pas la vitesse exigée (2) ou se perdrait, ou si sa puissance se trouvait amoindrie depuis sa construction, ou encore, si la Compagnie ne s'acquittait pas ponctuellement des charges lui incombant (cl. 6, 7, 8).

tant que vers le nord de l'Europe. C'est une facilité que ne possède pas la Compagnie Générale Transatlantique.

(1) Cette réduction serait déterminée d'un commun accord ou par arbitrage (l'arbitre étant désigné par le ministre de la justice).

(2) Mais la subvention serait de nouveau augmentée dès que le navire atteindrait une vitesse plus grande.

Le prêt de 2.600.000 £ est en réalité un véritable don, car la subvention de 150.000 £ représente une somme supérieure aux charges d'intérêt et d'amortissement de l'avance.

Encore cette subvention n'a-t-elle pas pour but de payer le service postal ; une autre subvention s'y ajoute.

La clause 26 spécifie en effet que « pour rémunérer la Compagnie des charges qui lui sont imposées pour le transport de la poste, il lui sera versé, pendant la durée tout entière de cette convention, une somme annuelle de 68.000 £ (1.700.000 fr.), et toutes les fois que le poids des dépêches dépassera 100 tonnes, la Compagnie recevra une somme supplémentaire de 26 sh. 3 d. par tonne ».

Elle est encore indemnisée, par une somme supplémentaire fixée à l'amiable ou par arbitrage, de la nourriture et du logement qu'elle fournit aux agents des postes reçus à bord (cl. 17) pour le triage des dépêches.

Tout différend, s'élevant entre le gouvernement et la Compagnie, à propos de la convention, doit être tranché par la procédure d'arbitrage, conformément aux lois (cl. 35).

Le gouvernement peut supprimer la subvention payée à la Compagnie si le bordereau et les articles de l'acte d'association de la Compagnie viennent à être modifiés sans son consentement écrit (cl. 5, § 2).

A cet effet, la Compagnie a dû céder à des actionnaires désignés par le gouvernement, une action de 21 £,

afin d'empêcher que les termes de cet accord ne puissent être violés (cl. 11).

L'accord entier était d'ailleurs subordonné à l'introduction dans les statuts de la Compagnie de certaines stipulations lui imposant son maintien sous le contrôle anglais.

Aucun membre de la Chambre des Communes ne pouvait participer à la convention, ni en bénéficier, conformément à l'act de 1782 (cl. 36).

Telle est la convention du 31 juillet 1903 (1). Elle est complétée par trois cédules très importantes.

La première cédule indique la valeur de chaque navire de la Compagnie Cunard à la date du 29 septembre 1902, et permet de déterminer le taux de la location par l'Etat, comme nous allons le voir plus loin.

La seconde cédule arrête les modifications qui devaient être apportées aux articles de l'acte d'association. La clause 2 devait être modifiée comme suit :

Un des principes fondamentaux de la Compagnie est qu'elle doit être et rester soumise au contrôle du gouvernement anglais, en conséquence :

a) Aucun étranger ne pourra y remplir les fonctions de directeur ou d'officier principal, et ce terme implique les personnes occupant les postes suivants : administrateur général, secrétaire, secrétaire adjoint, surintendant général, surintendant de marine, mécanicien inspecteur,

(1) Cette convention comprend 40 clauses, comportant souvent plusieurs sous-articles (la clause 5 en comprend 15).

Les trois cédules ont respectivement, 1, 13 et 11 articles.

ainsi que les assistants de ces officiers, les commandants, et ingénieurs-mécaniciens, servant à bord.

b) Aucune action ne pourra être possédée, même à titre de fidéicommis, ou placée d'une manière quelconque sous le contrôle d'un étranger, d'une société étrangère ou soumise à un contrôle étranger.

Il est spécifié que dans cette clause, l'expression « société sous contrôle étranger » désigne : a) toute société dans laquelle la majorité des directeurs est étrangère, b) toute société dont les actionnaires sont des étrangers ou des personnes possédant des actions directement ou indirectement pour le compte d'étrangers ou de sociétés étrangères, c) toute société qui, de quelque façon que ce soit, se trouve soumise en fait à des étrangers ou à des sociétés étrangères (1).

(1) Les précautions les plus minutieuses sont prises pour assurer le respect de ce principe. Lorsque les directeurs certifieront par écrit que, selon eux, il y a raison de croire qu'une action est possédée par un étranger, ou est sous contrôle étranger, ils devront inviter le porteur à faire la preuve que l'action n'est pas dans ce cas, sinon lui enjoindre de transférer l'action à une personne approuvée par eux, faute de quoi les directeurs la vendront à une personne qu'ils auront agréée.

Dans tout transfert d'action, le cessionnaire doit déclarer qu'il est né sujet anglais et n'a jamais prêté hommage à aucun souverain ni à aucun Etat étrangers, qu'il n'est pas devenu citoyen ou sujet d'aucune nation étrangère, ou qu'il a été naturalisé par un acte rendu par le Parlement, qu'il a prêté hommage à Sa Majesté et que, dans aucun cas, il n'existe de convention par laquelle il s'engage à disposer des actions pour le compte d'un étranger ou d'une société étrangère ou d'une société sous contrôle étranger (2^e cédula, cl. 3, nouvelle clause 23^a).

Lorsque le transfert s'effectue en faveur d'une société, un officier

La troisième cédula détermine les conditions suivant lesquelles les navires de Compagnie devront être mis à la disposition du gouvernement.

Le gouvernement pourra acheter tout navire de la Compagnie. Le prix d'achat égalera la valeur du paquebot à la date où l'Amirauté aura notifié par écrit son intention de l'acquérir. On y ajoutera une somme égale à 10 0/0 de cette valeur comme dédommagement de la perte résultant de la vente obligatoire.

Le prix du bâtiment s'obtiendra en diminuant de 6 0/0 par an le chiffre du 29 septembre 1902 dont le montant a été arrêté d'un commun accord par la Compagnie et le gouvernement.

Le gouvernement pourra encore affréter ces navires, et un tableau indique le prix d'affrètement qu'il s'engage à verser, ce prix variant avec la vitesse :

principal de cette société, dûment autorisé par elle, doit déclarer qu'elle n'est pas étrangère ni soumise à une autorité étrangère et qu'il n'a connaissance d'aucun accord obligeant le cessionnaire à conserver ses parts pour le compte d'un étranger ou d'une Compagnie visés par la clause précédente.

Les directeurs peuvent, s'ils le jugent nécessaire, avant d'autoriser le transfert, renforcer la déclaration précédente en exigeant une déclaration établie par une loi ou tout autre mode d'affirmation (clause 23 b).

Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires se tint à Liverpool le 29 juillet 1903, à l'effet de modifier les statuts de la Compagnie Cunard dans le sens proposé. Ces changements furent approuvés à l'unanimité, ainsi que les autres dispositions de la convention.

Prix (en shillings) par tonneau de jauge et par mois.

	La Compagnie ne devant procurer ni rémunérer les officiers et		La Compagnie ayant à sa charge la rémunération des officiers	
	l'équipage		et de l'équipage	
	Pendant les quatre premiers mois	Pendant le restant de la location	Pendant les quatre premiers mois	Pendant le restant de la location
Au-dessus de 22 n.	25	25	30	30
De 20 à 22 nœuds.	20	20	24	24
De 17 à 20 nœuds.	20	17/6	24 1/2	21/6
De 14 à 17 nœuds.	17/6	15	20	17/6

Si les navires ne dépassent pas 14 nœuds, le prix de la location sera fixé d'un commun accord ou par arbitrage.

Ces conditions sont magnifiques pour la Compagnie. Ainsi pour un paquebot, comme le *Campania*, filant de 20 à 22 nœuds, la Compagnie recevra 20 sh. par mois et par tonneau, soit pour 12.950 tonneaux, 259.000 sh. ou 323.750 francs. Un pareil affrètement pendant un an donnerait 3.885.000 francs, pour un navire n'ayant aucune dépense d'exploitation à supporter et estimé, au 29 septembre 1902, 356.839 £ (8.920.975 fr.), la Compagnie ne courant aucun risque. Si l'on tient compte de la dépréciation normale de 5 0/0 par an subie par le paquebot depuis cette époque, il ne vaudrait plus que 4.500.000 francs environ en 1912, et s'il était affrété aujourd'hui par l'Etat, la Compagnie recevrait la somme de 3.885.000 francs pour prix de location pendant un an. C'est ce que certains journaux anglais appelaient des prix établis « sur une base équitable ».

C'est, en réalité, une véritable subvention dissimulée, qui permet à la Compagnie Cunard d'être sans inquiétude sur l'avenir.

L'opinion publique anglaise fut très favorable à cette convention, car blessée dans son orgueil par les progrès des Compagnies allemandes, elle était prête à tous les sacrifices pour reconquérir le « blue ribbon » de l'Atlantique.

Cependant, le 12 août 1903, à la Chambre des Communes, MM. Robertson, Lough, Wilson combattirent la nouvelle convention, M. Robertson trouva exagéré le sacrifice que s'imposait le gouvernement « pour avoir deux navires dont la nécessité ne paraissait établie que par des raisons sentimentales ».

M. Lough protesta contre les taux fixés pour la location des navires par le gouvernement en temps de guerre. Les trois députés s'étonnèrent surtout qu'on n'ait pas fait appel, en cela, à la concurrence, et proposèrent un amendement dans ce sens.

M. Arnold Forster répondit, au nom du gouvernement : « Les neuf dixièmes de la dépense deviennent une dépense couverte par l'exploitation commerciale, et le dixième restant prend le caractère d'une contribution militaire, c'est en cela surtout que l'accord a été heureusement imaginé. Le gouvernement a conscience d'avoir consolidé et perpétué pour un avenir lointain cette suprématie sur l'Atlantique à laquelle la Chambre attache une si haute importance. »

L'amendement fut repoussé à une forte majorité et la convention adoptée.

Il est intéressant de comparer aux magnifiques condi-

tions accordées si généreusement à la Cunard Line par la libre-échangiste Angleterre, la situation faite à la Compagnie Transatlantique par la nouvelle convention relative au service postal du Havre à New-York.

La Compagnie Transatlantique s'engage à exécuter un service hebdomadaire, aller et retour, entre le Havre et New-York (1)

La durée de la concession a été fixée à 25 ans (celle de la Compagnie Cunard est de 20 ans), mais il est prévu que des modifications pourront être apportées éventuellement au marché aux époques prévues pour la mise en construction du troisième et du quatrième paquebot, c'est-à-dire dans dix ou quinze ans.

Pendant la durée de la concession la Compagnie est tenue de faire construire quatre paquebots, qui doivent entrer en service en 1916, en 1921, en 1926 et en 1931. Leur vitesse devra être de 20 nœuds pendant la saison d'été et de 18 nœuds pendant la saison d'hiver (2) (art. 8-23, cahier des charges).

La Compagnie Transatlantique doit donc mettre en ligne, tous les cinq ans, un navire neuf d'au moins 30 à 45 millions (3), tandis que la Cunard n'était tenue par son

(1) Le concessionnaire a la faculté de créer des escales (art. 4).

(2) La saison d'été s'étend du 1^{er} avril au 30 septembre, et celle d'hiver du 1^{er} octobre au 31 mars. La même vitesse est exigée des paquebots *France* et *Provence*. Pour la *Savoie* et la *Lorraine*, les vitesses sont de 19 et 17 nœuds.

(3) L'*Imperator* et le *Britannic* coûteront chacun 45 millions environ.

contrat de ne faire construire que deux grands paquebots dont le gouvernement anglais lui avançait le prix. La vitesse des navires français permettra, il est vrai, une exploitation plus rémunératrice. Le chiffre de 20 nœuds en service paraît très suffisant pour lutter contre la concurrence étrangère. C'est une vitesse intermédiaire qui, permettant à la fois une traversée relativement rapide et un bon rendement, semble devoir être la vitesse de l'avenir (1).

En retour, la Compagnie française reçoit une subvention annuelle fixée à 6 millions de francs pour chacune des quatre premières années et qui sera révisée ensuite, pour chaque année, d'après la moyenne des résultats obtenus au cours des quatre exercices précédents, sans pouvoir cependant dépasser 7.200.000 francs, ni devenir inférieure à 2.500.000 francs (2).

Ainsi la Compagnie anglaise reçoit une subvention constante de 5.450.000 francs (1.750.000 £ + 68.000 £) pendant 20 ans, soit un total de 109 millions pour la durée de la concession, avec l'obligation de construire deux paquebots d'un coût total de 65 millions, alors que la Compagnie Transatlantique, si sa subvention se maintient au chiffre de 6 millions, aura reçu pendant la même période 120 millions de francs, mais aura dû mettre en

(1) Pour inaugurer cette nouvelle série la Compagnie Transatlantique a en construction un paquebot de 222 mètres de long, 25 m. 70 de large, 26.000 tonnes et 21 nœuds. La capacité de ses cales à marchandises sera de 7.500 mètres cubes, contre 4.400 pour la *France*.

(2) Article 2 de la convention.

ligne quatre navires d'un coût total de 130 à 150 millions.

Encore la Cunard Line est-elle loin d'être soumise, comme la Compagnie Transatlantique, aux dispositions financières spéciales, que nous avons déjà vues dans la convention des Messageries Maritimes, à savoir : 1° la révisibilité de la subvention d'après les résultats de l'exploitation ; 2° le partage des bénéfices avec l'Etat lorsque la somme distribuée dépasse le taux des distributions actuelles, soit environ 5 0/0 (1). 3° Le contrôle financier de l'Etat sur la comptabilité de la Compagnie « soumise dans toutes ses parties » aux vérifications des inspecteurs des finances dont « le droit d'examen est illimité ».

En outre la Compagnie française est soumise aux multiples prescriptions d'un cahier des charges de 113 articles. Ce cahier des charges offre avec celui des Messageries Maritimes, que nous avons examiné plus haut, une similitude complète sur tous les points d'ordre général

(1) Toutefois le partage des bénéfices est limité au cas où l'Etat aurait versé en moyenne, à titre de subvention, plus de six millions par an (art. 3 à 6 de la convention).

Pour la revision de la subvention on fera entrer dans le compte annuel d'exploitation, en dehors des dépenses d'exploitation : La part proportionnelle des frais généraux et des sommes versées à la réserve de refonte et de grosses réparations, l'amortissement du matériel naval au taux maximum de 7 0/0, l'assurance maritime : 3 0/0 de la valeur de la flotte, la part proportionnelle de l'assurance et de l'amortissement des immeubles. Le capital comprendra : 1° la valeur des navires de la ligne ; 2° la part des immeubles et outillages ; 3° les approvisionnements ; 4° les fonds de roulement évalués à 6 0/0 des trois premiers éléments (art. 3 à 6 de la convention).

les chapitres et les grandes divisions sont les mêmes et les articles sont établis selon la même formule.

Alors que la Compagnie Cunard transporte les passagers fonctionnaires aux prix ordinaires des places, la Compagnie Transatlantique est tenue d'admettre les passagers militaires ou les fonctionnaires civils, les élèves boursiers et toute personne voyageant aux frais de l'Etat, avec leur famille et leur suite, ainsi que les colis de l'administration, à 30 0/0 de rabais sur les prix du tarif ordinaire (art. 56 et 63). Elle est tenue en outre de transporter gratuitement les fonds, ainsi que les lingots d'or et d'argent que le Trésor public expédie ou qui sont expédiés pour son compte (art. 77).

Les pénalités pour irrégularités ou retards sont plus élevées que pour la Compagnie anglaise.

Ainsi qu'il a déjà été dit plus haut, la grève, contrairement à ce qui se passe en Angleterre, n'est jamais considérée de plein droit comme un cas de force majeure, pas plus que les avaries de machines autres que les ruptures d'arbre et pertes d'hélice. Et ce qui est plus grave encore, l'interruption du service en cas de grève, peut entraîner la résiliation du contrat ou la mise en régie, lorsque le cas de force majeure n'est pas établi (art. 78, 84, 88).

Au point de vue de la vitesse à réaliser aux essais, le contrat français est plus strict encore que la convention anglaise. Celle-ci spécifie que si l'un des deux paquebots ne peut filer 24 nœuds $1/2$, la subvention subira une ré-

duction déterminée d'un commun accord ou par un arbitrage (1) ; s'il ne file pas 23 nœuds $1/2$, la valeur de ce navire sera censée ne pas exister aux yeux de l'Amirauté, *du moins pour ce qui est de la vitesse*, et la subvention sera réduite, par un arbitrage, sur la base de 10.000 francs pour un navire de 21 nœuds (cl. 7).

De même, si la vitesse de 24 nœuds $1/2$ n'est pas maintenue régulièrement en service, la subvention sera réduite d'un commun accord ou par arbitrage (cl. 5, § 11, et cl. 8).

Il n'est pas question là du refus d'un navire n'ayant pas fourni la vitesse réglementaire. La Compagnie pourra même y effectuer les travaux nécessaires dans le but d'accroître sa vitesse, et dans ce cas la subvention subira une augmentation proportionnelle.

Au contraire, le contrat français, qui exige aux essais une vitesse de 21 nœuds $1/2$, décide qu'au delà d'un demi-nœud d'insuffisance, le paquebot sera rejeté comme impropre au service (art. 14) (2) ; et dans le cours de la concession, la Compagnie pourra être requise de remplacer tout navire dont la vitesse moyenne semestrielle resterait, pendant deux époques consécutives d'été ou

(1) Il n'est question ici que de la subvention de 150.000 £. La subvention purement postale de 68.000 £ ne pourra subir aucune diminution.

(2) Lorsque la vitesse de 21 n. $1/2$ n'est pas atteinte, la Compagnie est passible d'une amende de 100.000 francs par dixième de nœud d'insuffisance.

d'hiver, inférieure de plus d'un nœud à la vitesse moyenne obligatoire (art. 84).

En sorte que, si un navire de 50.000 tonnes, ayant coûté de 40 à 50 millions, ne peut fournir 21 nœuds aux essais, et au bout de quelques années, 19 nœuds en moyenne, ce qui est encore la vitesse de l'*Olympic* et de la plupart des grands paquebots construits ou en projet, il pourra être refusé par l'administration française comme impropre au service, et la Compagnie sera tenue de construire un nouveau paquebot de mêmes dimensions.

En cas de retard, au départ ou à l'arrivée, la Compagnie Transatlantique encourt les mêmes pénalités que les Messageries Maritimes : 50 francs, puis 100 francs par heure, après 12 heures consécutives. Lorsque le retard dépasse 24 heures, le ministre peut prendre les mesures nécessaires pour assurer le service postal, au besoin affréter des navires aux frais de la Compagnie (art. 78). Enfin l'inexécution totale ou partielle d'un voyage, entraîne sur la subvention une retenue correspondant au parcours non effectué, avec une amende de 500 francs lorsque le fait ne résulte pas d'un cas de force majeure (art. 85).

L'amende n'apparaît nulle part dans le contrat anglais, et en cas de retard dans le départ de Liverpool ou de Queenstown, ou d'inexécution d'un service, « on déduira de la subvention postale un chiffre qui sera fixé par une entente ou par arbitrage et *proportionnel à l'importance du manquement* ».

Enfin, en cas de guerre, l'Etat français se montre infiniment moins généreux que le gouvernement anglais, dans la location des navires dont il peut avoir besoin. Il paye alors à la Compagnie une somme annuelle représentant : 1° l'intérêt à 4 0/0 de la valeur estimative de chaque navire ; 2° son amortissement, et, en cas de dégradations, une indemnité égale au dépérissement constaté. Nous voilà loin des magnifiques conditions faites à la Compagnie Cunard.

Le contrat français impose encore à la Compagnie des clauses concernant l'amélioration des retraites des ouvriers de ses ateliers. En outre la Transatlantique est tenue de continuer à la caisse de prévoyance du personnel des services administratifs les versements qu'elle y effectue actuellement.

Les autres dispositions relatives à la nationalité des membres du conseil d'administration et à l'interdiction aux membres du parlement d'en faire partie, au recours à l'arbitrage, à l'observation des lois et règlements sur la marine marchande, particulièrement de ceux concernant la sécurité de la navigation et la réglementation du travail à bord, et généralement les multiples prescriptions que nous avons signalées à propos du cahier des charges des Messageries Maritimes, se retrouvent ici.

Enfin, prescription intéressante, et à laquelle malheureusement aucune Compagnie étrangère n'est soumise, la Compagnie Transatlantique est tenue d'éviter la traver-

sée du banc de Terre-Neuve pendant la saison de la pêche (15 avril-15 octobre) (art. 25) (1).

Par toutes les charges supplémentaires que nous venons d'énumérer et qui incombent à la Compagnie française, il est facile de se rendre compte combien le contrat anglais est plus avantageux sous tous les rapports.

Ce qui ressort clairement de l'étude comparative des deux conventions, c'est, d'une part, la volonté du gouvernement britannique de venir généreusement en aide à une Compagnie anglaise en lutte avec l'étranger, avec le sentiment de remplir en cela un devoir hautement patrio-

(1) Signalons cependant certaines clauses analogues figurant dans les deux contrats : « La Compagnie devra soumettre les plans des nouveaux paquebots à l'Amirauté qui pourra lui enjoindre de les modifier afin de satisfaire à ses exigences raisonnables. L'Amirauté pourra faire à sa charge tous les préparatifs nécessaires à la pose de piliers, supports ou de tous autres dispositifs servant à faciliter le transbordement de canons à bord des navires de la Compagnie. » Convention anglaise, cl. 3, § 2, et 5, § 12.

A ce sujet, le cahier des charges de la Compagnie Générale Transatlantique s'exprime ainsi : Avant de commencer la construction d'un paquebot, la Compagnie communique tous les plans d'emménagements au ministre de la marine qui a le droit d'exiger les consolidations partielles de la coque qu'il juge utiles à l'établissement de 9 pièces de 138 millimètres et de 8 de 65 millimètres, et au logement des munitions (art. 13).

Les deux Compagnies sont également tenues de ne pas désavantager les sujets nationaux dans la fixation de leurs tarifs (cl. 5, § 5, et art. 67).

La Compagnie Cunard ne peut louer ou vendre ses paquebots poste sans le consentement écrit du pouvoir royal (Cl. 5, § 7 et 14).

La Compagnie Transatlantique, de son côté, ne peut, sans l'autorisation du ministre, distraire soit définitivement, soit temporairement, aucun des navires affectés au service régulier (art. 20).

tique, et, d'autre part, le souci de l'administration française d'imposer des charges et des restrictions multiples au concessionnaire en échange d'une subvention qu'elle a cherché à rendre la plus faible possible. En voulant arracher à la Compagnie des avantages de tout ordre par une lutte de tous les instants dans la rédaction de la convention (1), notre administration ne se préoccupe pas assez des intérêts du grand commerce et des conditions chaque jour plus dures de l'exploitation maritime. Sous prétexte de mieux servir les intérêts de l'Etat, on semble trop souvent perdre de vue l'intérêt national, et on en arrive à paralyser les efforts de l'armement français dans sa lutte contre la concurrence étrangère.

Situation actuelle.

La Compagnie Cunard exploite les services maritimes suivants :

I. — Ligne de Liverpool à New-York.

Départs de Liverpool tous les samedis, et de New-York les mercredis par les paquebots *Mauretania*, *Lusitania*, *Campania* (remplacé en 1914 par *Aquilania*), *Carmania* et *Caronia* (2).

(1) « Jusqu'à la dernière minute nous avons discuté, combattu avec la Compagnie ». Discours de M. le sous-secrétaire d'Etat aux postes et télégraphes. Chambre des députés, 20 décembre 1912.

(2) En hiver, les paquebots *Carmania* et *Caronia*, effectuent leur retour sur Gênes, Naples, Alexandrie où, à cette époque de l'année,

Pendant les mois d'avril, mai, juin, août, septembre, octobre de chaque année des départs supplémentaires ont lieu toutes les deux semaines : de Liverpool les mardis et de New-York les samedis. Les paquebots *Carmania* et *Caronia* sont spécialement affectés à ce service.

A l'aller les paquebots font escale à Queenstown pour prendre la poste, et au retour à Fishguard (sud-ouest du Pays de Galles), où le *Mauretania* et le *Lusitania*, partis de New-York le mercredi, arrivent le lundi suivant, ce qui permet aux passagers d'être à Londres dans l'après-midi du même jour.

II. — Ligne de Liverpool à Boston.

Départs toutes les deux semaines, les mardis de Liverpool et de Boston, par les nouveaux paquebots à 2 hélices *Franconia* et *Laconia*, de 188 mètres de longueur, 21 m.50 de largeur, 18.000 tonnes, 14.000 chevaux, et 18 nœuds. Ces navires, construits dans les chantiers Swan Hunter and Wigham Richardson, peuvent recevoir 350 passagers de 1^{re} classe, 525 de 2^e classe, et 1.000 de 3^e classe. Leurs emménagements sont très confortables et luxueux.

Le courant des passagers est plus important que vers l'Angleterre. Il est intéressant de signaler ici que, seule de toutes les lignes trans-atlantiques, la Compagnie Générale Transatlantique est tenue, par son contrat postal, d'assurer un service hebdomadaire à grande vitesse pendant toute l'année entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Les autres Compagnies, de novembre à avril, espacent les départs de leurs paquebots de 15 jours ou 3 semaines (Hamburg-Amerika, Norddeutscher Lloyd, White Star Line, Holland America).

Escales à l'aller et au retour à Queenstown, et à Fish-guard, au retour, en mai, juin, juillet.

III. — Ligne hongroise-américaine Fiume-New-York.

Départs fréquents de Trieste et Fiume pour Messine, Palerme, Naples, Gibraltar, New-York, retour par Madère, Gibraltar, Gênes, Naples (escale à Alger en hiver), par les paquebots *Ivernia* et *Saxonia*, de 14.000 tonneaux et 10.500 chevaux, *Carpathia*, de 13.500 tonneaux et 8.000 chevaux, *Pannonia* et *Ultonia* de 10.000 tonneaux et 4 500 chevaux.

Pendant l'hiver les paquebots *Franconia* et *Laconia* sont affectés à ce service, et sont temporairement remplacés sur la ligne de Boston par l'*Ivernia* et le *Saxonia*.

IV. — Ligne de Londres-Southampton à Québec et Montréal (Portland en hiver).

La Compagnie Cunard a inauguré cette ligne en 1911 (1) avec trois navires achetés à la Cairn Line, et qu'elle a appelés : *Ascania*, *Ausonia* et *Albania*, de 8.000 à 9.000 tonneaux et de 3.000 à 4.500 chevaux. Trois paquebots, *Andania*, *Alaunia* et *A* de 10.000 tonneaux et 5.000 chevaux ont été commandés pour le même service aux chantiers Scott, à Greenock. Les départs pourront ainsi avoir lieu toutes les semaines dès l'été 1913.

(1) L'émigration anglaise au Canada est passée de 15.571 personnes en 1897, à 184.860 en 1911 ; et aux Etats-Unis de 85.324 à 121.814 (en 1869 elle atteignit le chiffre de 203.001).

A Liverpool, les paquebots embarquent et débarquent leurs passa-

V. — Lignes commerciales.

Services réguliers de Liverpool à Gibraltar, Oran, Alger, Philippeville, Bône, Malte, Gênes, Bari, Venise, Trieste, Fiume, Corfou, Patras, Syra et Smyrne, Odessa, Batoum, et de Liverpool au Havre, par les cargo-boats : *Phrygia, Brescia, Veria, Caria, Pavia, Cypria, Tyria, Thracia* et *Lycia*, de 2.700 à 3.300 tonneaux, et de 1.150 à 1.800 chevaux.

Le tonnage total de la flotte de la Cunard Line, après l'achèvement des paquebots en construction, atteindra 340.000 tonnes.

Constitution financière.

La Compagnie Cunard fut constituée au capital de 270.000 £. Par des accroissements successifs le capital autorisé s'est élevé en 1911 à 2.000.020 £, dont 2 000.000 £ en 100.000 actions de 20 £ et 1 action dite « du gouvernement » (1). Sur ce chiffre, 1.600.020 £ ont été émises, dont 1.200.000 £ en 60.000 actions de 20 £ entièrement payées, et 400.000 £ en 40.000 actions de 20 £ sur lesquelles la somme de 10 £ a été payée, ainsi que l'action du gouvernement.

gers, à *Princes Landing Stage*, grand débarcadère où viennent accoster les navires de tout tonnage. Les Cunarders procèdent ensuite à leurs diverses opérations dans les docks Sandon et Hus Kisson, fréquentés également par les paquebots de la White Star Line.

(1) Conformément à la convention du 31 juillet 1903.

En 1912, le capital a été réorganisé comme il suit :

Le capital autorisé s'élève à 2.500.020 £, dont 1.500.000 £ en actions de préférence 5 0/0, 1.000.000 £ en actions ordinaires de 1 £, et l'action du gouvernement. Sur ce chiffre, 1.600.020 £ ont été émises, dont 960.000 £ en actions de préférence 5 0/0, 640.000 £ en actions ordinaires de 1 £, et l'action du gouvernement.

Les actions de préférence ont droit à un dividende cumulatif de 5 0/0, avant toute répartition aux actions ordinaires, à qui appartient entièrement le surplus des bénéfices, et à une priorité sur le capital.

Une partie importante des nouvelles actions de préférence a servi en 1912 au paiement de l'intérêt acquis dans l'Anchor Line.

Le gouvernement, en 1903, a avancé à la Compagnie Cunard une somme égale au coût des deux grands paquebots, soit 2.600.000 £, aux conditions suivantes :

1° Le prêt devait être avancé sur des obligations à émettre ;

2° Il porterait intérêt, la moitié à partir de l'entrée en service du premier paquebot, et l'autre moitié à partir de l'entrée en service du second paquebot ;

3° L'intérêt était de 2 3/4 0/0 par an ;

4° La somme prêtée serait remboursée par la Compagnie sous forme de versements annuels égaux chacun au vingtième de la somme totale à partir de l'entrée en service du deuxième paquebot (130.000 £ par an). Pour l'exécution de cette clause il a été émis pour 2.600.000 £ d'obligations.

Obligations. — 1° Mortgage Debenture Stock, 23/40/0 : 2.600.000 £, se trouve entre les mains du gouvernement.

Garanti d'après l'acte du 3 décembre 1903 par une charge flottante sur neuf navires (y compris *Lusitania* et *Mauretania*) ainsi que sur l'actif et les propriétés. Remboursable en 20 ans, depuis l'entrée en service des deux grands paquebots (nov. 1907), par un paiement annuel de 130.000 £ (650.000 £. ont été remboursés jusqu'à ce jour).

2° Mortgage Debenture Stock 4 1/2 0/0 : 1.600.000 £. Garanti d'après les actes des 17 juin 1908 et 10 janvier 1912, par une charge spécifique sur 14 navires et par une seconde charge sur les neuf précédents navires ainsi que sur toutes les autres propriétés. Remboursable au plus tard au 31 décembre 1920, à 102 0/0. Au 31 décembre de chaque année, une somme de 80.000 £ doit être remboursée par achat sur le marché ou par tirages à 102 0/0.

Comptes et dividendes. — Les comptes sont arrêtés au 31 décembre et soumis en avril.

Le tableau suivant indique les comptes des six dernières années :

	1906	1907	1908	1909	1910	1911
	£	£	£	£	£	£
Recettes	2 270 016	2 499 274	2 496 997	2 820 577	3 068 425	3 081 263
Dépenses d'exploitation	4 510 841	1 724 930	2 052 169	1 863 997	1 822 799	4 997 962
Réparations et renouvellement	150 272	159 121	485 749	210 101	211 281	479 447
Assurance	55 710	60 125	86 107	97 062	76 187	88 428
Balance	333 193	554 275	172 972	649 417	958 158	815 724
Report de l'année précédente	7 285	54 411	409 882	3 582	6 988	60 332
Recettes diverses	4 080	1 703	12 403	41 003	29 003	22 302
Total	364 358	613 909	445 037	664 002	994 149	898 359
Intérêt	36 658	57 588	138 180	133 933	212 617	112 216
Dépréciation	219 781	359 681	296 780	376 483	474 499	455 297
Assurance et réserve	173 707	6 757	6 495	146 598	470 000	447 016
Dividende	80 001	80 001			80 001	96 001
	5 0/0	5 0/0			5 0/0	5 et 7 1/2 0/0
Reporté à nouveau	54 411	409 882	3 582	6 988	60 332	87 265

Les dividendes ont été de 1881 à 1911 :

1881	3 0/0	1898	3 1/2 0/0
1882	4 0/0	1899	5 0/0
1883 à 1886	0 0/0	1900	5 0/0
1887	2 1/1 0/0		et boni de 30/0
1888	4 0/0	1901	4 0/0
1889	6 0/0	1902 et 1903	4 0/0
1890	4 0/0	1904	0 0/0
1891	3 0/0	1905	4 0/0
1892 et 1893	2 0/0	1906 et 1907 *	5 0/0
1894 et 1895	0 0/0	1908 et 1909	0 0/0
1896 et 1897	2 1/2 0/0	1910	5 0/0

* 1907, entrée en service de *Lusitania-Mauretania*.

En 1911 il a été distribué 5 0/0 aux actions de préférence et 7 1/2 0/0 aux actions ordinaires (1).

Le fonds de réserve s'élève actuellement à 800.000 £ et le fonds d'assurance à 131.828 £. Ces fonds sont chaque année largement dotés.

La valeur de la flotte au 31 décembre 1911 était de

(1) La Compagnie Générale Transatlantique : Capital, 39.000.000 de francs. Obligations : 325.012 obligations de 500 francs 3 0/0 ; 60.000 obligations, 500 francs, 4 0/0. Dividendes : 1904, 7 fr. 50 par action de 150 francs ; 1905, 7 fr. 50 ; 1906, 9 francs ; 1906 à 1911, 12 francs. La réserve d'assurance s'élevait au 31 décembre 1911 à 13.061.387 francs ; la réserve pour renouvellement de chaudières et grosses réparations à 5.900.000 francs.

(En 1911, excédent des recettes sur les dépenses : 12.483.000 fr.).

Le capital de la Hamburg-Amerika Linie est de 125 millions de marks ; obligations, 15 millions de marks, 4 0/0, 58 millions de marks, 4 1/2 0/0.

Les dividendes ont été : 1900, 10 0/0 ; 1901, 6 0/0 ; 1902, 4 1/2 0/0 ; 1903, 6 0/0 ; 1904, 9 0/0 ; 1905 et 1906, 11 0/0 ; 1907, 8 0/0 ; 1908, 0 0/0 ; 1909, 6 0/0 ; 1910, 8 0/0 ; 1911, 9 0/0 (Voir plus haut les chiffres du Norddeutscher Lloyd).

5.571.280 £ pour un tonnage de 267.107 tonnes (1), la valeur du tonneau de jauge ressort donc à 21 £ environ, au lieu de 26 £ 6 sh. en 1906, malgré l'entrée en service en 1907 de 2 paquebots d'un coût total de 65 millions de francs.

En même temps l'âge moyen de la flotte se trouve considérablement réduit, celle-ci se compose en effet de : 4 navires de moins de 5 ans (53.266 tonneaux), 7 navires de 5 à 10 ans (129.387 tonneaux) et de 12 navires de 10 à 16 ans (75.875 tonneaux), et encore sur ce dernier chiffre compte-t-on 9 cargos-boats de 2.800 à 3.300 tonneaux, ce qui revient à dire que ses grandes lignes sont desservies par des navires neufs (le *Campania* devant être remplacé l'année prochaine par l'*Aquitania*).

Depuis 1907 les cours ont été les suivants :

	Plus haut	Plus bas
1907	£ 15 3/4	13 1/8
1908	15 1/2	12 1/8
1909	12 3/4	10 1/2
1910	12 3/4	10 1/2
1911	19	13 1/2

Les derniers cours (novembre 1912) sont :

Actions de préférence	100 1/2
Actions ordinaires	118

(1) La valeur de la flotte de la Compagnie Générale Transatlantique au 31 décembre 1911 était de 102.540.000 francs pour un tonnage de 318.984 tonneaux.

The Cunard Steamship Co. — Comptes pour l'année 1911.

Dr.	£	s	d	Recettes :	£	s	d	Cr.
Dépenses d'exploitation :				Prix de passage, frets, subvention postale.	3,081.263	8	10	
Charbon, salaires, approvisionnements, charges de port et charges diverses....	1,870.251	7	3					
Direction et agences en Angleterre et à l'étranger	117.751	7	6					
Souscriptions charitables et donations..	337	17	0					
Dépenses légales.....	2,837	2	4					
Honoraires des administrateurs.....	5,000	0	0					
» des commissaires.....	735	0	0					
23/40/0 Mortgage Debenture Stock.	630	0	0					
Honoraires des commissaires..	420	0	0					
4 1/2 0/0 » »	1,997.962	14	1					
Réparations et renouvellements :								
Réparation et entretien de la flotte.....	179.147	18	5					
Assurance : Prime payée.....	88.428	8	4					
Compte Profits et Pertes : balance.....	815.724	8	0					
	£ 3,081.263	8	10		£ 3,081.263	8	10	
Compte profits et pertes.								
Income-Tax.....	557	1	9	Report de 1910.....	60.332	11	1	
Intérêt 23/40/0 Mortgage Debenture Stock	60.339	2	11	Compte revenu	815.724	8	0	
» 41/20/0 » »	51.877	12	4	Compte intérêt.....	22.302	11	9	
Dépréciation des navires	452.236	4	11		£ 898.359	10	10	
» des propriétés.....	3,061	19	2	Solde porté ci-dessous :	183.271	9	9	
Compte d'assurance.....	47.016	0	0	On propose de répartir ainsi cette somme :				
Fonds de réserve : reporté.....	100.000	0	0	Dividende 5 0/0 sur les act, de préf, 48,000 £				
Balance.....	183.271	9	9	» 7 1/2 » ord 48,001				
	£ 898.359	10	10	Balance Prof. et Pert. Nouv. compte 87.269				
Fonds d'assurance.								
Déc. 31, Indemnités et dépenses.....	72.637	0	3	Balance de 1910.....	84.812	15	2	
Solde.....	59.191	14	11	Profits et Pertes	47.016	0	0	
	£ 131.828	15	2		£ 131.828	15	2	

Dec. 31, Balance.....	800,000 0 0	Balance de 1910.....	700,000 0 0
		Profits et Pertes	100,000 0 0
	<u>£ 800,000 0 0</u>		<u>£ 800,000 0 0</u>
Bilan au 31 décembre 1912.			
Dr.			Cr.
Capital-actions.		Valeur de la flotte	
Autorisé : 100,000 actions de 20 £.		au 31 décembre 1910... 5,118,841 0 0	
Action de gouvernement		Navires de la Thomson-	
2,000,020 £.		Line	904,675 4 11
Souscrit : 60,000 actions de 20 £.			<u>6,023,516 4 11</u>
40,000 actions de 20 £. Paid, 10 £.		Moins la dépréciation	
Action de gouvernement.	1,600,020 0 0	pour 1911.....	5,571,280 0 0
		Réduction de la valeur des propriétés,	
		établissements, ateliers, mobilier, etc.	£ 125,402 19 2
Réorganisé en 1912.		Moins la dépréciation pour 1911	<u>3,061 19 2</u>
			122,341 0 0
Fonds de réserve.....	800,000 0 0	Machinerie, matériaux, vivres, charbon.	129,014 4 10
Compte d'assurance	59,191 14 11	Voyages en cours	67,408 18 1
2 3 4 Mortgage Debiture Stock déterm		Frets et sommes à recouvrer.....	33,744 8 1
par le gouvernement	2,080,000 0 0	Débiteurs divers.....	160,919 9 1
Intérêt	28,600 0 0	367,164 £ 4 1, 2 0 0 Mortgage Debiture,	
4 1 2 0 0 Mortgage Debiture Stock.....	1,320,000 0 0	y compris 47,164 £ aux noms des com-	
Créiteurs divers.....	467,742 3 11	missaires.....	367,164 0 0
Effets à payer.....	8,804 18 2	2,000 actions Devitt et Moores Ocean	
Compte Profits et Pertes, Balance.....	183,271 9 9	Training Ships.....	2,000 0 0
		Encaisse, Dépôts et en Banque.....	293,764 6 7
	<u>£ 6,747,627 7 9</u>		<u>£ 6,747,627 7 9</u>

CHAPITRE IV

WHITE STAR LINE.

La White Star Line fut fondée vers le milieu du siècle dernier par les propriétaires d'une ligne de clippers (1), faisant le service entre l'Angleterre et l'Australie, à l'époque de l'émigration en masse vers les mines d'or. Ces bateaux à voiles étaient alors les plus grands de leur type ; ils s'appelaient *Golden Era*, *Champion of the Seas*, *Blue Jacket* et *White Star*, et avaient un tonnage de 3.000 à 4.500 tonneaux.

En 1867 M. Thomas-Henry Ismay devint directeur de cette ligne et remplaça aussitôt les clippers en bois par des navires en fer. M. Ismay avait acquis une grande expérience des affaires maritimes, comme directeur de la National Line, qui s'était créée à Liverpool, en 1863, avec trois navires : *Pennsylvania*, *Virginia* et *Holland* (2). Il s'employa à la formation d'une nouvelle Compagnie, dans le but d'établir un service transatlantique de premier ordre. Cette Compagnie fut définitivement constituée en

(1) Type de navires longs, dont le centre de voilure était abaissé, et possédant un avant très effilé *pour couper l'eau*.

(2) C'est à cette Compagnie que revient l'honneur de l'introduction de la machine Compound dans la flotte transatlantique : le *Holland* en fut muni en 1869.

1869 sous le nom de *Oceanic Steam Navigation Co*, et l'année suivante, M. William Imrie s'étant joint à M. Ismay, la raison sociale de la société devint Ismay, Imrie and Co.

Les directeurs de la nouvelle Compagnie s'entendirent aussitôt avec MM. Harland et Wolff, de Belfast, pour la construction d'une flotte de paquebots, spécialement destinés au service de l'Amérique du Nord. Le premier, l'*Oceanic* fut lancé le 27 août 1870 et effectua son premier voyage le 2 mars 1871. Réalisant un progrès considérable sur ses devanciers, ce fut le premier transatlantique sur lequel les cabines et salons, jusqu'alors installés à l'arrière, furent établis au centre du navire, la salle à manger s'étendait sur toute la largeur du bâtiment. L'*Oceanic* mesurait 128 mètres de longueur, 12 m. 30 de largeur, avec un tonnage de 3.707 tonneaux. Ses machines, de 1.800 chevaux, comportaient 4 cylindres ; 2 à haute pression de 1 m. 04 de diamètre, et 2 à basse pression de 1 m. 98 de diamètre, actionnant deux manivelles avec une course de 1 m. 524. La vitesse moyenne était de 14 n. 5, permettant de faire la traversée de Queens-town à New-York en 8 jours 1/2.

Après avoir fait le service de New-York pendant quelques années, l'*Oceanic*, avec ses sisterships *Gaelic* et *Belgic*, fut affrété en 1875 par l'Occidental and Oriental Co de San Francisco, qui l'affecta à la ligne San Francisco-Yokohama Hong-Kong.

En 1872, quatre navires furent construits sur le même

type, *Baltic*, *Republic*, *Adriatic* et *Celtic*, de 133 mètres de longueur, 3.880 tonneaux et 1.800 chevaux, et le service de New-York devint hebdomadaire.

Puis vinrent, en 1874-1875, le *Britannic* et le *Germanic* qui réduisirent la durée de la traversée à 7 jours 7 heures, en atteignant en service 15 nœuds, considérés alors comme le maximum de la vitesse, et qu'on ne croyait pas devoir être dépassés d'une manière courante. A cette époque la White Star présentait comme ensemble la flotte la plus rapide.

Les dimensions du *Britannic* et du *Germanic* étaient les suivantes : longueur, 138 m. 70 ; largeur, 13 m. 60 ; creux, 10 m. 10 ; tonnage, 5.004 tonneaux ; puissance, 4.970 chevaux. Leurs machines compound comportaient 4 cylindres de 1 m. 22 et 2 m. 11 de diamètre, avec une course de piston de 1 m. 524, la vapeur était fournie à 8 kil. 4 par 8 chaudières à double face avec 32 foyers. La consommation journalière de charbon montait de 65 tonnes avec l'*Oceanic* à 110 tonnes avec le *Britannic* et le *Germanic*. Ces navires pouvaient recevoir 220 passagers de 1^{re} classe.

L'arbre du *Britannic* avait été au début installé de manière à permettre d'abaisser ou de relever l'hélice à volonté, mais les résultats ne furent pas satisfaisants, et ce système dut être abandonné.

La White Star résolut ensuite de séparer le service des marchandises du service des passagers, et fit construire à cet effet deux grands cargo-boats, *Cufic* et *Runic*,

de 131 mètres de longueur, 4.650 tonnes, et 13 nœuds, qui furent ses derniers navires à une hélice. En même temps elle commanda à MM. Harland et Wolff, qui ont construit presque toute sa flotte, deux paquebots rapides à 2 hélices, de 10.000 tonnes, *Teutonic* et *Majestic*.

Le *Teutonic*, lancé le 19 janvier 1889, fit son premier voyage le 7 août de la même année, et le *Majestic*, lancé le 29 juin 1889, entra en service en avril 1890, et fit en juillet 1891 la traversée de Queenstown à New-York en 5 jours 18 heures. Le *Teutonic* battit même ce record le mois suivant par une traversée de 5 jours 16 heures 1/2, ce qui correspond à une vitesse moyenne de 20 nœuds 20.

Ces paquebots, qui sont encore en service à l'heure actuelle, mesurent 177 m. 40 de longueur, 17 m. 37 de largeur, et 12 m. 80 de creux, leur tonnage brut est de 9.800 tonnes, et leurs machines, à triple expansion, ont une puissance de 18.000 chevaux. Les cylindres ont 1 m. 097, 1 m. 727 et 2 m. 793 de diamètre, la course des pistons est de 1 m. 524. La vapeur est fournie à la pression de 12 kg. 7, par 12 chaudières à double face et 4 chaudières simples. Il y a 76 foyers agencés suivant le système Howden pour le tirage forcé.

Le *Majestic* et le *Teutonic* peuvent recevoir 300 passagers de 1^{re} classe, 150 de 2^e classe et 700 de 3^e classe.

La construction des Cunarders *Lucania* et *Campania* en 1893, ne sembla pas inciter la White Star à construire des paquebots plus grands et plus rapides que le *Majestic* et le *Teutonic*. Elle développa son service commercial

de New-York par l'entrée en ligne, à partir de 1891, des steamers *Nomadic*, *Tauric*, *Naronic*, *Bovic*, *Cevic*, *Georgic*, de 5.750 à 10.000 tonneaux, et de 3.000 à 4.000 chevaux, tandis qu'à sa ligne de Nouvelle-Zélande, desservie depuis 1883-1885 par les vapeurs *Ionic*, *Doric*, *Coptic* (1), *Gothic*, *Gaelic* et *Belgic*, de 4.000 à 5.000 tonneaux, elle affectait en 1893 et 1897 les grands cargo-boats *Gothic* et *Delphic*, de 8.000 tonneaux, et à sa ligne d'Australie *Cufic*, et *Tropic*, de même tonnage.

La White Star parut, même sur sa ligne de New-York, abandonner la vitesse en construisant un paquebot à 2 hélices, aménagé spécialement pour le transport de nombreux émigrants et des marchandises, le *Cymric*, de 177 mètres de longueur, 18 m. 50 de largeur, 13.096 tonneaux, 6.700 chevaux et 15 nœuds (2).

Mais devant les progrès des Compagnies allemandes, elle fit construire un grand paquebot, l'*Oceanic*, qui fut le premier à dépasser en longueur le fameux *Great Eastern* (3), et qui, au moins par les dimensions, dépassait nettement les nouveaux navires allemands.

L'*Oceanic* mesurait 215 mètres de longueur, 20 m. 73 de largeur, 13 m. 30 de creux, son tonnage était de

(1) Le *Coptic*, lancé en 1881, fut le premier navire en acier de la White Star Line.

(2) Ce type de navire mixte était apparu en 1896 avec le *Pennsylvania*, de la Hamburg-Amerika-Linie, de 170 m., 13.300 tx., 5.500 chx., 14 nœuds, et une capacité de 13.000 tonnes.

(3) Le *Great Eastern*, lancé en 1858, avait 211 m. $\times$ 25 m. 30, 19.000 tx., 11.000 chevaux, 13 n. 1/2. Il était actionné par 2 roues et 2 hélices.

17.274 tonnes, et ses machines à triple expansion de 30.000 chevaux lui imprimaient une vitesse de 20 nœuds, avec une consommation journalière de 700 tonneaux de charbon. L'*Oceanic* effectua son premier départ pour New-York le 6 septembre 1899. Sa vitesse n'était pas supérieure à celle des *Teutonic-Majestic*.

La même année la White Star Line avait inauguré un nouveau service mensuel sur l'Australie via le Cap avec les grands steamers *Medic*, *Afric*, *Persic*, *Runic* et *Persic*, de 168 mètres de longueur, 19 mètres de largeur, 12 000 tonneaux de jauge, 5.000 chevaux, et 13 nœuds. C'étaient alors les plus grands navires européens fréquentant l'Australie. Trois paquebots du même type, *Alhennic*, *Corinthic*, *Ionic*, furent construits peu après pour la ligne de la Nouvelle-Zélande.

Enfin, pour sa ligne de New-York, la White Star résolut d'abandonner définitivement la lutte pour la vitesse, trop coûteuse, et qui lui semblait ne devoir être acquise qu'aux dépens de la sécurité et du confort. Elle se spécialisa dès lors dans l'exploitation de navires à grand déplacement et à grande capacité de marchandises, mais de vitesse réduite, permettant un confort presque illimité, une excellente tenue à la mer, en même temps qu'un très bon rendement.

Elle lança ainsi, en 1901 et 1902, le *Celtic* et le *Cedric*, de 210 mètres de longueur, 22 m. 50 de largeur, 15 mètres de creux, 21 000 tonnes, 13.000 chevaux, et 16 nœuds. Ces paquebots peuvent recevoir 350 passagers de 1^{re} classe, 350 de 2^e classe, et 2.300 de 3^e classe.

Un événement considérable se produisit en 1902. M. J. P. Morgan réunit, sous le nom d'International Mercantile Marine C^o, cinq Compagnies de navigation, deux américaines et trois anglaises : American Line, Atlantic Transport, Dominion Line, Leyland Line et White Star Line, qui se trouvait ainsi absorbée par une société américaine. Ce fait émut considérablement l'opinion en Angleterre, et il s'ensuivit la convention, du 31 juillet 1903 avec la Compagnie Cunard pour l'empêcher d'entrer, elle aussi, dans l'International Mercantile Marine C^o. Le gouvernement anglais intervint d'ailleurs pour réserver ses droits à l'égard des Compagnies anglaises de la combinaison Morgan, et signa un accord le 1^{er} août 1903 avec l'International Mercantile Marine C^o. Les Compagnies britanniques qui en faisaient partie devaient être soumises aux mêmes obligations qu'elles autres Compagnies en ce qui concerne les services que le gouvernement anglais pourrait demander à la marine marchande britannique. Les conseils de direction devaient être en majorité anglais. Aucun navire ne pouvait être placé sous pavillon étranger sans autorisation du gouvernement. Les officiers de ces navires devaient être anglais.

Cette combinaison Morgan, plus communément appelée Trust de l'Océan, se constitua au capital de 32 millions de £, le prix d'achat de l'actif de la White Star Line devait se monter à 10 millions de £.

Dans un article, paru le 15 juin 1902 dans la *Revue de Paris*, M. Paul de Rousiers appréciait en ces termes le

rôle du Trust de l'Océan : « En réalité, cinq Compagnies de navigation, trois anglaises et deux américaines, dont les lignes se faisaient jusqu'ici concurrence dans l'Atlantique-Nord, fusionnent ensemble. Et elles s'entendent avec deux grandes Compagnies allemandes pour s'interdire certains procédés de lutte. Voilà les faits ramenés à leur véritable proportion... Le Trust peut éviter les dépenses de pure perte résultant de la concurrence, il peut faire partir seulement le nombre nécessaire de paquebots et il peut assurer toujours un nombre de départs suffisant. Il a la liberté de distribuer ses voyageurs et ses marchandises au mieux de leurs exigences particulières ; il peut établir ses services sur une base normale et réaliser des bénéfices là où des Compagnies séparées subiraient des pertes. Les conditions économiques et les conditions techniques dans lesquelles s'opèrent aujourd'hui les transports transatlantiques exigent impérieusement une concentration industrielle très avancée. Le Trust, qui la réalise, représente la façon moderne et perfectionnée d'exploiter les transports maritimes.... La concurrence ne sera écartée victorieusement par le Trust qu'à la condition expresse qu'il servira l'intérêt général, qu'il n'abusera pas de sa situation prédominante pour rançonner la clientèle, car plus on élèvera les tarifs, plus on excitera la concurrence. »

Les craintes inspirées par le Trust devaient être en effet sans fondement. D'ailleurs les résultats financiers, dans ces dernières années surtout, ne semblent pas avoir été très satisfaisants.

La White Star Line n'en conserva pas moins son autonomie, comme nous le verrons plus loin par ses comptes de l'année 1911. Elle continua à accroître sa flotte selon les mêmes principes qu'auparavant. En 1903 elle mettait en service le paquebot *Arabic*, de 183 m. 50 de longueur, 20 mètres de largeur, 14 m. 50 de creux, 15.800 tonnes, 9.800 chevaux, et 16 nœuds, tandis qu'elle faisait l'acquisition de quatre paquebots construits pour le compte de la Dominion Line, et qui reçurent les noms de *Republic*, *Canopic*, *Romanic* et *Cretic*. Ces navires, de 172 à 180 mètres de longueur, 18 m. 50 de largeur, 11.500 à 15.000 tonnes, 8.000 chevaux, et 15 nœuds, furent affectés à une nouvelle ligne créée entre New-York-Boston et les ports de la Méditerranée : Alger, Naples, Gênes.

Un service entre Liverpool et Boston, desservi par le *Cymric*, fut établi la même année.

Fidèle à son principe de posséder les navires surpassant en dimensions tous les paquebots construits à l'étranger, la White Star, pour répondre à l'*Amerika* et au *Kaiserin Auguste Victoria*, de 22.000 et 24.000 tonneaux, de la Hamburg-Amerika Linie, lança des chantiers Harland et Wolff, en 1904 et 1906, le *Ballie* et l'*Adriatic*, de 221 mètres de longueur, 22 m. 88 et 23 m. 50 de largeur, 16 mètres de creux, 23.800 et 24.500 tonneaux, 13.000 et 16.000 chevaux, et 16 nœuds 1/2, avec une consommation journalière de 260 tonnes de charbon au lieu de 316 tonnes pour le *Teutonic* et le *Majestic*, de 10.000 tonneaux.

Le *Baltic* et l'*Adriatic* peuvent recevoir 450 passagers de 1^{re} classe, 500 de 2^e classe et 2.500 de 3^e classe. Ces derniers jouissent d'un confortable absolu, avec salle à manger, fumoir, cabines à 3, 4 et 6 places. L'*Adriatic* a, pour ses passagers de 1^{re} classe, une installation complète de bains turcs.

Mais les dimensions de ces deux paquebots devaient être bientôt sensiblement dépassées par les 240 mètres et les 32.000 tonneaux des deux Canarders *Lusitania* et *Mauretania*. Aussi la White Star se décida-t-elle à un gros effort afin de s'assurer définitivement et sans conteste la suprématie pour les gros déplacements.

Le paquebot *Olympic*.

Elle commanda donc, aux chantiers Harland et Wolff, deux immenses navires de 268 mètres et 45.000 tonneaux de jauge, *Olympic* et *Titanic*.

Leurs dimensions sont les suivantes :

Longueur totale	268 mètres
Largeur	28 m. 04
Creux	19 m. 63
Tirant d'eau	10 m. 50
Jauge brute	45.000 tonnes
Déplacement.	60.000
Puissance des machines alternatives. .	30.000 chevaux
Puissance de la turbine.	16.000 —
Vitesse moyenne	20 nœuds 1/2

La construction fut cependant rapide. L'*Olympic*, commencé le 16 décembre 1908, fut lancé le 20 octobre 1910 et entreprit sa première traversée en juin 1911. Deux ans et

demi avaient suffi pour mener à bien cette œuvre colossale, grâce à l'excellente organisation des chantiers Harland et Wolff.

L'Olympic a huit ponts superposés.

Coque. — Les membrures, espacées de 0 m. 91, sauf à l'avant et à l'arrière où l'écartement est réduit à 0 m. 72 et 0 m. 81, sont constituées par des cornières en U de 0 m. 24 de profondeur qui s'élèvent jusqu'au pont-promenade, soit à 20 mètres au-dessus de la quille. Elles sont reliées par les barrots de sept ponts successifs. Les tôles de bordé ont 9 mètres de long sur 1 m. 80 de large. Quinze cloisons étanches divisent la coque dans sa longueur. La construction a nécessité environ 3 millions de rivets.

Emménagements. — *L'Olympic* peut recevoir 750 passagers de 1^{re} classe répartis en 360 cabines, dont 65 de luxe (42 avec bains particuliers) (1 ou 2 places), 96 à 1 lit, 49 à 2 lits et 150 à 3 lits.

555 passagers de 2^e classe répartis en 170 cabines dont 62 à 2 places, 2 à 3 places et 106 à 4 places.

1.100 passagers de 3^e classe en cabines à 2 places (84), 4, 6 et 8 places (1).

(1) M. Dal Piaz remarque (conférence faite à l'Institut maritime, 1911) que l'exagération des tonnages a eu pour conséquence de mettre à la disposition des voyageurs un nombre de places trop grand. Sur la ligne de New-York, en 1906, pour 149.633 places utilisables, seulement 69 882 ont été occupées, soit 46,70 0/0 ; en 1909, il y avait 180.431 places utilisables dont 74.496 furent occupées, soit 41,12 0/0. L'augmentation du nombre des voyageurs est moins rapide que l'augmentation du nombre des places.

Les salons et cabines de 1^{re} classe occupent le centre du navire sur les cinq ponts les plus élevés, A, B, C, D, E.

Sur le pont A se trouvent le salon de conversation de 12 mètres sur 12 mètres, en style XV, le salon de lecture et à l'arrière le fumoir (20 mètres sur 12 mètres) avec véranda.

Le pont B, ou pont-promenade, qui a 165 mètres de longueur, est occupé à l'avant par des cabines ordinaires, au milieu par des appartements de luxe comprenant salon, deux chambres à coucher, salle de bain, cabinet de toilette, et qui peuvent communiquer entre eux pour former de grands appartements de six pièces, enfin à l'arrière par un restaurant à la carte, distinct de la salle à manger des 1^{res} classes, et le fumoir des secondes.

Le pont C (Upper Deck) est occupé à l'avant et dans sa partie médiane par des appartements de luxe et des cabines de 1^{re} classe, et à l'arrière par le salon de conversation des secondes et le fumoir des troisièmes.

Sur le pont D (Saloon Deck), à la suite de cabines de 1^{re} classe, est disposée la salle à manger, en style anglais du xvii^e siècle, sur une longueur de 36 mètres et sur toute la largeur du navire. Cette salle à manger est précédée d'un grand salon de réception, pouvant être aménagé pour les repas. Sur l'arrière sont la salle à manger des secondes, des cabines de seconde, et de troisième.

Le pont E (Main Deck) est occupé à tribord par des cabines de 1^{re} et de 2^e classe, et à babord par les logements des mécaniciens et gens de service.

Sur chaque pont les cabines de 1^{re} classe sont disposées de telle manière que les cabines intérieures ont vue sur la mer au moyen d'un couloir réservé entre les cabines extérieures, c'est là une innovation qui tend à se généraliser sur les paquebots de la plupart des Compagnies anglaises. Les salons sont très vastes et les cabines très spacieuses ; en 1^{re} classe presque toutes les couchettes ont été remplacées par des lits (1).

A l'avant du pont F (Middle Deck) se trouvent des cabines de 3^e classe, puis la piscine de 11 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur et 3 mètres de profondeur, et des bains turcs. Ensuite la salle à manger des troisièmes et à l'arrière des cabines de seconde classe.

Enfin le pont G (Lower-Deck) est occupé à l'avant par les logements des chauffeurs et soutiers, et à l'arrière par des cabines de 2^e et 3^e classes.

Au nombre considérable de passagers que l'*Olympic* peut embarquer, il faut ajouter le personnel qui se répartit en 62 officiers et matelots, 322 mécaniciens, chauffeurs et soutiers, 481 stewards, femmes de chambre, cuisiniers, soit au total 3.265 personnes à bord.

(1) Alors qu'actuellement les passagers ont à bord tout ce qu'ils peuvent désirer à tous les points de vue, ils paient moins cher leurs passages qu'ils ne les payaient il y a soixante ans ; sur beaucoup de lignes les prix ont même diminué dans de très grandes proportions (M. Dal Piaz).

Il est intéressant de remarquer que les prix de passage, à bord des grands paquebots, tendent à s'égaliser malgré la différence des vitesses. Ainsi les prix de la 1^{re} classe sont de 25 £ 10 sh. sur *Lusitania* et *Mauretania* et de 26 £ sur l'*Olympic*, ceux de la 2^e classe sont de 13 £ sur les trois navires.

Sa capacité de marchandises est de 20.000 tonnes, soit 33 0/0 du déplacement alors que sur le *Mauretania*, elle n'est que de 1.500 tonnes, soit 4 0/0 du déplacement.

Appareil moteur. — Une des particularités de l'*Olympic* est son appareil moteur mixte, composé de deux machines alternatives de 15.000 chevaux chacune et d'une turbine de basse-pression de 16.000 chevaux. C'est à la suite d'essais comparatifs faits en 1909 sur deux paquebots semblables, *Laurentic* et *Megantic*, de 168 mètres de longueur, 20 m. 30 de largeur, 14.800 tonneaux, 6.000 chevaux, le premier ayant des machines alternatives latérales et une turbine centrale à basse pression, le second deux machines alternatives à quadruple expansion, que la White Star Line s'est arrêtée à cette disposition mixte.

La nouvelle disposition (1) a paru plus économique (d'environ 10 0/0) que la turbine et les machines alternatives employées séparément, et aussi plus commode pour les manœuvres, car les paquebots, uniquement mûs par des turbines, sont dans la nécessité d'avoir des turbines spéciales pour la marche arrière.

L'*Olympic* peut, au contraire, mettre hors d'action sa turbine centrale et se transformer ainsi en un navire

(1) La combinaison des machines alternatives et des turbines a été réalisée en France sur les paquebots *Rochambeau*, *Ile de Cuba*, *Flandre* (4 hélices) de la Compagnie Générale Transatlantique, *Gallia* (3 hélices), *Lutetia* et *Massilia* (4 hélices) de la Compagnie Sud-Atlantique.

Cette disposition nouvelle n'existe pas encore dans la marine allemande.

muni de deux machines alternatives, capable de manœuvrer avec une absolue sécurité.

L'appareil évaporatoire consiste en 29 chaudières cylindriques doubles et cinq simples, réparties en six groupes. Les chaudières doubles ont 4 m. 80 de diamètre et 6 m. 10 de longueur, les chaudières simples ont 4 mètres de longueur. Les foyers sont au nombre de 159. Les 4 cheminées ont un grand axe de 7 m. 46 et un petit axe de 5 m. 80, trois correspondent aux six chaufferies, la quatrième est surtout une manche d'aération pour la turbine.

La force motrice est fournie par deux machines alternatives à quadruple expansion de 15.000 chevaux chacune, et par une turbine à basse pression de 16.000 chevaux. Les machines alternatives correspondent chacune à un arbre latéral, et la turbine à l'arbre central. Les diamètres des cylindres sont respectivement : HP : 1 m. 370, MP : 2 m. 134, 2 BP : 2 m. 464, avec une course de pistons de 1 m. 905. La pression au cylindre HP est de 15 kil.

Les diamètres des arbres sont : arbre-manivelles : 685 millimètres ; intermédiaires : 662 millimètres ; porte-hélice : 724 millimètres.

Les hélices sont à 3 ailes, en bronze, d'un diamètre total de 7 m. 17, le nombre de tours normal est de 75 à la minute.

Le rotor de la turbine a 3 m. 65 de diamètre, il porte des ailettes de 0 m. 45 à 0 m. 63 de hauteur. L'hélice de la turbine est à 4 ailes, et son diamètre est de 5 m. 02.

L'échappement des machines alternatives peut se faire à volonté à la turbine ou directement au condenseur. Une énorme soupape by-pass est située à l'avant du compartiment de la turbine, elle reçoit, au centre, la vapeur venant des machines alternatives, communique à sa partie supérieure avec le condenseur, et à sa partie inférieure avec la turbine.

Les condenseurs ont la forme en « poire » ordinairement adoptée par MM. Harland et Wolff. Les pompes de circulation et les pompes à air sont chacune au nombre de quatre, deux par condenseur.

La vitesse réalisée en service par l'*Olympic* est d'environ 20 nœuds (1).

L'*Olympic* a été affecté à la nouvelle ligne créée en 1907

(1) Pour permettre à un pareil navire de faire facilement ses opérations dans le port de Southampton, la Compagnie du London and South Western Railway, qui administre depuis 1892 les docks de Southampton, décida en 1907 la construction d'un bassin ayant directement accès sur la rivière Test. Ce bassin a 520 mètres de long, 122 de large, sa profondeur aux basses eaux est de 12 m. 20, aux marées hautes de 16 m. 20. Les fondations des murs de quai sont situées à 22 m. 50 au-dessous du niveau des quais. La position du port, au confluent de l'Itchen et du Test, qui reçoit ainsi deux ondes successives de marée, a permis de construire le nouveau bassin sans écluse. Enfin l'allongement de la cale sèche à 273 m. 60 est terminé. Nous voilà loin de l'effort accompli au Havre, où le paquebot *France*, de 220 mètres et 24.000 tonnes, ne pourra se faire caréner avant la fin des travaux de la grande forme de radoub, c'est-à-dire dans 6 ou 8 ans. En attendant, la *France* doit aller effectuer cette opération à Southampton ou à Saint-Nazaire. La Compagnie Générale Transatlantique se voit donc obligée d'attendre cette époque pour construire des paquebots de dimensions similaires à celles de l'*Olympic* et du *Britannic*.

de Southampton-Cherbourg à New-York, il effectue ses départs d'Europe et d'Amérique toutes les trois semaines.

Le *Titanic*, semblable à l'*Olympic*, quitta Southampton et Cherbourg pour son premier voyage le 10 avril 1912. Dans la nuit du 14 au 15, par suite d'une rencontre avec un iceberg, au sud de Terre-Neuve, l'énorme navire sombra, engloutissant 1.635 personnes sur les 2.340 passagers et équipage qu'il transportait. 705 existences seulement échappèrent au désastre, grâce au *Carpathia*, qui aperçut les signaux télégraphiques du navire en péril. Ce fut la plus grande catastrophe maritime de l'histoire.

La disparition du *Titanic* a eu pour conséquence immédiate l'adoption de routes nouvelles situées à 170 miles au sud des anciennes routes d'été. Pour éviter les icebergs, les grands paquebots suivent deux routes principales à travers l'Atlantique : l'une, dite d'hiver, suivie du 15 août au 15 janvier, passe au nord et traverse le grand banc de Terre-Neuve, l'autre, dite d'été, suivie du 15 janvier au 15 août, passe au sud du banc. En été, les navires ne passaient pas au nord du 43° de latitude, le *Titanic* passa à 41°16'.

La commission anglaise, nommée le 23 avril en vue de faire une enquête sur la catastrophe, a publié son rapport le 30 juillet dernier. D'après ce rapport, la collision ouvrit la coque à tribord, à 3 mètres au-dessus de la quille, sous la flottaison, sur 100 mètres de longueur, et cela en dix secondes au plus, de sorte que 6 compartiments étanches furent inondés dix minutes après la collision.

En ce qui concerne les canots et radeaux de sauvetage, le Board of Trade est blâmé pour n'avoir pas modifié ses règlements anciens en ce qui concerne la fixation de leur nombre, la commission demande qu'ils soient révisés et que l'on se base sur le nombre de personnes à bord, la nature du navire et non plus seulement sur son tonnage.

Les cloisons étanches du *Titanic* étaient suffisamment rapprochées, mais le compartimentage aurait pu être meilleur, et s'il en avait été ainsi, le navire aurait pu flotter plus longtemps après la collision.

La commission demande que le Comité des cloisons étanches fit une enquête, pour rechercher s'il est utile de munir les paquebots soit d'une double coque, soit d'une cloison étanche longitudinale sur chaque bord, soit de ponts étanches. Le Board of Trade en rendrait alors les dispositions obligatoires sur les nouveaux navires.

Enfin le rapport exprimait le vœu que des pourparlers fussent engagés en vue de réunir une conférence internationale destinée à étudier les questions suivantes et à faire adopter en cela une règle uniforme: 1° compartimentage; 2° disposition des appareils de sauvetage; 3° télégraphie sans fil; 4° diminution de vitesse ou modification d'itinéraire dans le voisinage des glaces; 5° emploi des projecteurs (1).

La White Star s'empresse, dès le mois d'octobre, d'envoyer l'*Olympic* à Belfast, pour faire procéder à l'installation d'une deuxième coque, dans ses œuvres les plus vives.

(1) *Génie civil*, 24 août 1912.

Cette opération très onéreuse immobilisera le navire jusqu'en avril 1913. Le nouveau paquebot *Britannic*, qui vient d'être commandé, sera également muni d'une double coque (1).

Au lendemain du naufrage du *Titanic*, on s'est demandé si l'énorme déplacement du bâtiment n'avait pas été la cause de la gravité de la catastrophe, et si on devait continuer à construire de ces paquebots géants. Il faut bien remarquer cependant que si ces déplacements considérables ont été atteints, ce n'est pas par une vaine gloriole de la part des Compagnies de navigation, mais parce qu'ils ont été en réalité imposés par les conditions techniques et économiques de l'industrie des transports maritimes.

En effet, si, d'une part, les grandes dimensions ont permis l'accroissement considérable de la vitesse et du confort, si elles ont amené l'abaissement des prix de fret, elles ont d'autre part seules rendu possible la diminution des frais d'exploitation, condition première de la prospérité d'une industrie. La capacité d'un navire augmente bien plus vite que son prix, et surtout que le coût de son exploitation. Il est de toute évidence qu'un paquebot de 50.000 tonnes aura une capacité supérieure à celle de quatre paquebots de 12.500 tonneaux réunis, et qu'en revanche la puissance de sa machine et son équi-

(1) La White Star Line a l'intention de remplir l'espace compris entre les deux coques (0 m. 93) par de grands récipients de pétrole qui servirait de combustible (*Shipping Gazette*, 10 décembre 1912).

page ne seront pas quatre fois plus considérables. Le navire géant offrira donc en même temps plus de facilité de gain et plus d'économie dans les frais généraux (1). On est donc fatalement amené à augmenter les dimensions des paquebots. Ce mouvement ascensionnel ne s'est ralenti à aucune époque. On voit en effet que le tonnage moyen des vingt plus grands navires, qui était de 4.910 tonnes en 1881, est passé à 6.977 en 1891, à 10.717 en 1898 et à 21.714 en 1910. Il ne semble pas d'ailleurs devoir s'arrêter. M. Leemans, ingénieur naval à Amsterdam, n'hésite pas à déclarer que nous verrons bientôt des navires de 70.000 à 75.000 tonnes, et il ajoute que la génération future en verra même de 100.000 tonnes. Leurs dimensions atteindront 450 à 460 mètres de longueur, et 50 mètres de largeur. M. E.-L. Corthell, ingénieur à New-York, partage cette opinion. Au VIII^e Congrès international de la navigation qui se tint à Paris en 1900, M. Corthell avait prédit qu'avant 1923 des navires de 240 mètres seraient construits. Cette prophétie avait provoqué des sourires.

Ce qui cependant pourrait restreindre l'accroissement des dimensions des paquebots serait l'exiguité des ports,

(1) M. Dal Piaz, directeur de la Compagnie Transatlantique, dans une conférence à l'Institut maritime, citait un cargo-boat, portant 3.630 tonnes et dépensant pour le voyage Havre-New-York, aller et retour, 94 760 francs, tandis qu'un autre portant 8.400 tonnes ne dépensait que 142.700 francs. L'augmentation des dépenses du premier par rapport à celles du second était de 50 0/0. Donc, plus le navire sera d'un gros tonnage, plus le fret pourra être réduit ou plus le bénéfice sera important si le fret ne baisse pas.

peu faits pour recevoir et radoubier de pareils mastodontes (à moins d'y entreprendre des travaux considérables et fort coûteux), et aussi le peu de rendement qu'ils offriraient pendant la saison d'hiver, lorsque les passagers se font rares. Nous nous expliquons difficilement comment dix ou douze paquebots de 50.000 tonnes pourraient alors faire leurs frais. Les Compagnies devraient les désarmer pendant trois ou quatre mois et les remplacer provisoirement par des navires sensiblement moins grands (1).

En attendant, la catastrophe du *Titanic* ne semble pas avoir ralenti l'accroissement des dimensions des navires, celles du *Titanic* sont même dépassées : la Compagnie Cunard vient de lancer l'*Aquitania*, de 52.000 tonnes, la Hamburg-Amerika Linie termine l'*Imperator*, de 50.000 tonnes, et commande deux autres navires semblables, la Compagnie Générale Transatlantique a en projet un paquebot de même tonnage, enfin la White Star Line elle-même fait construire à Belfast le *Britannic*, de 50.000 tonnes. Ce navire, du même type que l'*Olympic*, sera muni

(1) M. Bertin (*Revue hebdomadaire*, 21 septembre 1912) démontre que le poids de la coque augmente beaucoup plus vite que le déplacement, tandis que le poids utile, celui du chargement, diminue d'autant. Le poids de la coque de l'*Imperator* est, comparé au déplacement, supérieur de 20 0/0 à celui de la *France*.

L'*Imperator* sera propulsé par des turbines d'une puissance totale de 70.000 chevaux agissant sur quatre arbres. La vapeur sera fournie à ces turbines par des chaudières à tubes d'eau. Ses principales dimensions sont les suivantes : Longueur : 272 m. Largeur : 29 m. 80. Tonnage : 50.000 tonneaux. Vitesse : 21 nœuds. Passagers : 1^{re} cl. 700 ; 2^e cl. 600 ; 3^e cl. 2.800. Son équipage est de 1.000 personnes.

d'une double coque s'élevant très au-dessus de la ligne de flottaison dans les parties les plus vulnérables du bâtiment et s'étendant sur plus de la moitié de la longueur depuis la cloison étanche placée à l'avant de la chambre des chaudières, jusqu'à l'extrémité de la chambre de la turbine. Le nombre et la hauteur des cloisons étanches seront augmentés. De cette façon le *Britannic* pourra continuer à flotter avec six de ses compartiments envahis par l'eau.

Les progrès réalisés par la White Star Line.

NOM DU NAVIRE	Date	Cons- truction	Longueur	Largeur	Creux	Jauge	Puissance	système de machines	Pro- pulseurs	Vitesse en service	PASSAGERS		
											1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
<i>Oceanic</i>	1871	Fer.	128m	12m30	9m50	3.707	1.980	Machines Com- pound.	Hélice.	13 ⁿ 5		350	
<i>Briannic</i>	1875	»	138,70	13,70	10,10	5.004	4.970	»	»	15	220	100	500
<i>Teutonic</i>	1889	Acier.	177,40	17,37	12	9.984	17.500	Triple expansion	2 hélices	20	300	150	750
<i>Oceanic</i>	1899	»	215	20,73	13,30	17.274	28.000	»	2	20,5	500	250	1000
<i>Celtic</i>	1901	»	211	22,50	15	21.000	13.000	»	2	16	350	350	2300
<i>Adriatic</i>	1907	»	221	23,50	16	24.500	16.000	»	2	16,5	500	500	2500
<i>Laurentic</i>	1909	»	168	20,30	13,80	14.878	12.000	2 mach. altern. et 1 turbine.	3	16	230	400	1000
<i>Olympic</i>	1910	»	268	28	19,63	45.300	46.000	»	3	20	750	500	1200
<i>Britannic</i>	1915	»	275	30	20	50.000	55.000	»	3	20	750	550	1200

Situation actuelle.

Lignes d'Amérique du Nord.

I. — *Southampton-Cherbourg-Queenstown-New-York.*

Départs hebdomadaires par les paquebots *Olympic* (45.000 tonneaux), *Oceanic* (17.273 tonneaux), *Majestic* (10.000 tonneaux). Celui-ci sera remplacé en 1915 par le *Britannic* (50.000 tonneaux).

Pendant la saison d'hiver, c'est-à-dire de novembre à mars, les départs des paquebots de la White Star Line alternent avec ceux de l'American Line (1).

Cette ligne a été créée en 1907.

II. — *Liverpool-Queenstown-New-York.*

Départs hebdomadaires par les paquebots *Adriatic* (24.540 tonneaux), *Baltic* (23.876 tonneaux), *Cedric* et *Celtic* (21.000 tonneaux).

III. — *Liverpool-Queenstown-Boston.*

Départs toutes les deux semaines par les paquebots *Arabic* (15.800 tonneaux) et *Cymric* (13.096 tonneaux). De novembre à mars, départs toutes les quatre semaines.

IV. — *Liverpool-Québec-Montréal*
(*Halifax et Portland en hiver*).

Départs hebdomadaires par les paquebots *Laurentic* et *Meganlic* (14.878 tonneaux), *Teutonic* (10.000 tonneaux) et *Canada* (10.000 tonneaux, de la Dominion Line).

(1) La flotte de l'American Line se compose de 4 paquebots (lancés de 1888 à 1893) : *New-York* et *Philadelphia* (ex-*City of Paris*), de 172 m., 40.800 tx, 20.000 chx, 20 n. ; *St-Louis* et *St-Paul*, de 169 m., 41.600 tx, 22.000 chx, 20 n.

V. — *Ligne de la Méditerranée.*

Gênes-Naples-New-York-Boston (en hiver retour par Alger). Départs toutes les deux ou trois semaines par les paquebots *Cretic* (13.500 tonneaux) et *Canopic* (12.096 tonneaux). En hiver les paquebots *Adriatic* et *Cedric* font plusieurs voyages, organisés en croisière, de New-York, à Alger, Naples, Gênes et Alexandrie (1).

Lignes d'Australie et Nouvelle Zélande.

I. — Départs toutes les quatre semaines de Londres et Plymouth pour la Nouvelle-Zélande, viâ le Cap (retour par Montevideo et Ténériffe), par les paquebots *Athenic*, *Ionic*, *Corinthic* (12.232 tonneaux), *Zealandic* (10.897 tonneaux), et *Delphic* (8.273 tonneaux).

Service combiné avec la Shaw, Savill and Albion Line.

II. — Départs toutes les quatre semaines de Liverpool pour Albany, Adélaïde, Melbourne et Sydney, viâ le Cap, par les paquebots *Afric*, *Medic*, *Persic*, *Runic*, *Suevic* (12.000 tonneaux), *Belgic*, *Georgic* (10 000 tonneaux), *Cufic*, *Cevic*, *Tropic*, *Gothic* (8.000 tonneaux).

(1) La Compagnie française Cyprien Fabre exploite, au départ de Marseille, deux lignes sur New-York, l'une par Naples, Palerme et Gibraltar, l'autre par Almeria, Lisbonne et Providence (escales au retour à Alger et Villefranche en hiver), desservies par les paquebots neufs à 2 hélices : *Patria*, de 160 mètres $\times$ 18 mètres, 12.000 tonneaux, 11.000 chevaux, et 17 nœuds, *Canada* et *Sant'Anna*, de 150 mètres $\times$ 17 m. 30, 10.000 tonneaux, 10.000 chevaux, et 17 nœuds, *Venezia* et *Madonna*, de 143 mètres, 6.700 tonneaux, 7.000 chevaux, et 16 nœuds 5.

La ligne de Lisbonne à New-York est subventionnée par le gouvernement portugais.

Le paquebot *Ceramic* (18.000 tonnes) qui vient d'être lancé sera le plus grand navire fréquentant les ports d'Australie. Il mesure 205 mètres de long, 21 mètres de large, 14 m. 62 de creux, et pourra recevoir 600 passagers de cabine.

Trois autres navires du même type vont être incessamment commencés. Des tarifs exceptionnellement réduits ont été établis pour les émigrants à destination de l'Australie.

Enfin la White Star Line possède les trois mâts *Mersey*, de 1.814 tonnes, pour l'instruction de ses futurs officiers.

Il vient d'être décidé que, dès l'ouverture du canal de Panama (1914), le *Megantic* et le *Laurentic* assureraient un service entre New-York, le Pérou et le Chili, viâ Panama.

La flotte de la White Star Line comprend 37 navires d'un tonnage total de 456.000 tonnes, non compris le *Britannic*.

Constitution financière.

La White Star Line se constitua en 1869 au capital de 750.000 £, en actions de 1.000 £. Le capital actuel s'élève également à 750.000 £ auxquelles s'ajoute un capital de réserve de 3.000.000 £.

Obligations. — Montant autorisé : 2.500.000 £, dont 1.250.000 £ émises en octobre 1908 à 97 1/2 0/0 en obligations de 100 £ 4 1/2 0/0, garanties par une hypothèque sur 24 navires d'une valeur de 5.376 000 £ et deux nouveaux paquebots devant valoir 3.000.000 €. Remboursables à partir de 1913.

Comptes et dividendes. — Les comptes sont arrêtés au 31 décembre et soumis en mai.

Le tableau suivant indique les comptes des quatre dernières années :

	1908	1909	1910	1911
	£	£	£	£
Report de l'année précédente	319.448	36.203	30.726	39.136
Bénéfice.	306.212	620.345	1.070.274	1.102.756
	625.690	656.548	1.101.000	1.141.892
Intérêt des obligations	103.605	118.890	106.222	137.580
Dépréciation.	410.882	356.932	370.016	414.141
Balance	111.203	180.726	624.762	590.171
Réserves.			360.626	
Dividende	75.000	150.000	225.000	450.000
	(10 0/0)	(20 0/0)	(30 0/0)	(60 0/0)
Reporté à nouveau.	36.203	30.726	39.136	140.170

Les bénéfices ont donc presque doublé de 1908 à 1911, permettant de distribuer un dividende de 60 0/0. Il n'en sera pas de même cette année, à la suite de la catastrophe du *Titanic*. Mais la situation financière n'en reste pas moins très solide, car les réserves s'élèvent à 3.500.000 £, le fonds d'assurance à 100.000 £ et le nouveau fonds « general purposes » à 100.000 £.

Le rapport pour l'année 1911 constate que les bénéfices d'exploitation pour cette année se sont élevés à 1.074.752 £. Sur ce chiffre : 414.140 £ ont été prélevées pour l'amortissement, et 450.000 £ ont été distribuées comme dividendes aux actionnaires, laissant une somme de 140.171 £ qui a été reportée à l'année 1912.

Le rapport fait prévoir que les frets continueront à être rémunérateurs.

(1) Cours en 1912 (plus haut : £ 101 12/ ; plus bas : 99).

White Star Line.

Bilan au 31 décembre 1911.

PASSIF		Actif	
	£.	£.	s d
Capital-actions, 750 actions de 1.000 £	750.000	Navires, piers, wharfs, constructions et mobilier y compris les versements pour les nouveaux navires, après déduction de la dépréciation	8.436.685 44 10
4 1/2 0/0 First Mortgage Debs	1.250.000	Approvisionnement	96.430 47 6
Capital de réserve.	3.000.000	Placements de commerce.	393.193 9 41
General reserve.	500.000	Placements généraux	440.921 5 0
Fonds d'assurance	100.000	Dépenseurs divers	382.779 47 44
General purposes fund	400.000	Voyages en cours	247.394 17 6
Emprunts : Contre placements £	270.000	Encaisse	26.848 14 8
— acceptations	673.441 44 4		
Compte ouvert	753.444 1 3		
Effets de commerce	1.096.555 45 7		
Créditeurs divers	1.038.592 45 8		
Voyages en cours	435.196 8 6		
Compte Profits et Pertes :	383.738 4 3		
Report au 31 décembre 1910 £	39.136 2 8		
Bénéfices de 1911	551.035 7 8		
A déduire dividendes payés	590 171 10 4		
	450.000 0 0		
	£ 9.394.254 14 4		£ 9.394.254 14 4

Compte Profits et Pertes.

	£.	s d
Intérêt des obligations	56.250	0 0
Intérêt général	68.650	6 5
Honoraires des Directeurs.	1.000	0 0
Income tax	44.679	8 2
Dépréciation.	414.140	12 0
Balance portée au bilan	551.035	7 8
	£ 1.402.755 14 3	

CHAPITRE V

ALLAN LINE.

Dans une étude sur les grandes Compagnies de navigation anglaises, la place de l'Allan Line est tout indiquée, non pas tant par l'importance de son tonnage que par l'esprit d'initiative dont elle n'a cessé de faire preuve dans l'édification de sa flotte, à tel point que son histoire se confond souvent avec celle du progrès de la navigation.

C'est la Compagnie Allan en effet, qui fit construire le premier vapeur à spardeck, et le premier paquebot en acier ; c'est elle qui, la première, munit ses navires de quilles latérales contre le roulis, et enfin expérimenta la turbine comme mode de propulsion des grands transatlantiques

Elle vient encore de commander deux paquebots à quatre hélices dont la particularité consistera en une poupe semblable à celle des navires de guerre, forme employée uniquement jusqu'à présent dans la marine militaire, et qui aura pour effet de mieux protéger l'appareil à gouverner et d'assurer une plus grande stabilité à la mer.

A un autre point de vue encore, l'Allan Line mérite

d'attirer l'attention : c'est elle qui, la première, donna aux deuxièmes classes un confort jusqu'alors inconnu en leur réservant sur ses navires un emplacement inusité. Cette initiative fut couronnée de succès, par l'augmentation considérable du nombre des passagers de cette classe, qui est devenue pour l'Allan Line la source d'importants bénéfices.

L'Allan Line fut fondée par le capitaine Alexander Allan, qui, en 1819, partit de Glasgow pour Québec, sur le brick « *Jean* » (1). Il fit plusieurs voyages, et le commerce aidant, il put établir huit ans plus tard un service régulier sur le Canada avec les clippers en bois, de 300 à 400 tonneaux, *Canada*, *Favorite*, *Brilliant*, *Blonde*, *Périclès* et *Gypsie*, qui ne tardèrent pas à être remplacés par les voiliers en fer : *Strathearn*, *Minerva*, *Strathblane*, *Glenfnart*, *Gleniffer*, *Admillan* et *Romsdal*, qui effectuaient la traversée en 12 ou 13 jours.

Le capitaine Allan fut assisté, dans la direction des affaires de la Compagnie, de ses cinq fils, dont deux, Hugh et André, entrèrent comme associés dans la société canadienne Miller, Edmonstone and Co (qui en 1860 prit le nom de H. and A. Allan), tandis que les trois autres, James, Alexander et Bryce dirigeaient les opérations à Glasgow et Liverpool.

A la suite du contrat intervenu entre le gouvernement

(1) Ce navire mesurait 24 mètres de longueur pour un tonnage de 169 tonneaux.

anglais et la Cunard Line pour un service entre Liverpool, Halifax et Boston, le gouvernement canadien demanda des soumissions pour un service postal, avec départs toutes les deux semaines, entre Liverpool et Montréal en été, entre Liverpool et Portland en hiver, lorsque les glaces rendent impossible la navigation sur le St-Laurent. Le contrat fut conclu avec MM. Mac Kean, Mac Larty and Lamont, de Liverpool. Mais le service fut très irrégulièrement assuré, et trois navires ayant été affrétés pour le transport des troupes en Crimée, le service postal anglo-canadien avec une subvention annuelle de 24.000 £ fut confié en 1853 à MM. Allan.

Le nouveau service fut inauguré en 1856 par le vapeur *Canadian*. C'était un navire en fer à hélice, de 84 mètres de longueur, 10 m. 30 de largeur, 7 m. 32 de creux, jaugeant 1.800 tonneaux, avec une machine de 350 chevaux lui permettant de faire la traversée en 9 jours 6 heures. Il était également doté d'une puissante voilure de trois-mâts-barque, susceptible d'aider la machine par vent favorable. Il fut bientôt suivi de l'*Indian*, du *North American*, de l'*Anglo-Saxon*, construits sur même type.

En 1859, le service devint hebdomadaire avec une subvention de 40.000 £, bientôt portée à 83.000 £ par le gouvernement qui, en retour, exigea une vitesse plus élevée. Devant l'accroissement du trafic MM. Allan créèrent, en 1862, une ligne de Glasgow à Montréal, qui devint hebdomadaire dix ans plus tard.

La flotte s'augmenta d'unités nouvelles : *North Briton*,

Nova Scotian, *Bohemian*, *Hungarian*, de 2.200 tonneaux et 400 chevaux, *Hibernian*, en 1861, de 2.400 tonneaux et 450 chevaux, qui était le premier steamer muni d'un *spar-deck*, pont léger couvrant le pont principal de l'avant à l'arrière, et abritant les passagers en cas de mauvais temps.

Puis ce furent, en 1864, le *Peruvian* et le *Moravian*, de 2.600 tonneaux et 500 chevaux ; en 1869, le *Prussian* et le *Scandinavian*, de 3.000 tonneaux, et en 1871-1872, le *Sarmatian* et le *Polynesian*, de 113 mètres de long, 12 m. 40 de large, 3 650 tonneaux et 650 chevaux. Le *Polynesian*, à son premier voyage, fit la traversée de Québec à Londonderry en 7 jours 18 heures.

En 1876 fut terminé l'Intercolonial Railway reliant Québec à Halifax, et ce port devint le point terminus de l'Allan Line en hiver.

La subvention postale fut alors soudainement réduite à 25.000 £, privant la Compagnie d'une somme considérable pour ses constructions neuves. Malgré cela elle fit construire en 1879 le *Buenos-Aygrean*, le premier paquebot en acier, métal exclusivement employé maintenant dans la construction des navires. Le *Buenos-Aygrean* avait 118 mètres de long, 12 m. 50 de large et jaugeait 4.000 tonneaux.

Deux ans après, c'était le premier navire muni de quilles latérales (dont l'emploi est devenu général), diminuant les effets du roulis, le *Parisian* de 134 mètres de long,

14 mètres de large, 5.400 tonneaux, filant 14 nœuds 3 avec des machines Compound,

Pendant plusieurs années les dimensions du *Parisian* ne furent pas dépassées, et l'Allan Line n'augmenta pas sa flotte d'unités importantes, l'émigration vers le Canada n'ayant pas encore pris le développement qu'elle a atteint depuis une quinzaine d'années. MM. Allan essayèrent alors d'élargir le champ de leurs opérations, et comme la Compagnie Donaldson, de Glasgow, exploitant déjà un service sur la Plata, établit vers 1885 une ligne sur Montréal, les Allan répondirent en créant aussitôt un service de cargo-boats sur la Plata, pour lequel ils firent construire plusieurs navires de 3.500 à 5.000 tonneaux.

Cependant une intéressante tentative fut faite pour établir un service transatlantique rapide entre l'Angleterre et le Canada. En 1887, le gouvernement canadien, mit en adjudication un service de 20 nœuds en moyenne, avec escale dans un port français. MM. Allan prétendirent que cette vitesse était impraticable, surtout à cause des glaces et de la brume, et proposèrent un service hebdomadaire, à une vitesse moyenne de 17 nœuds, avec une subvention annuelle de 104.000 £ pendant 10 ans. C'eût été déjà un progrès considérable, puisque la durée de la traversée de Moville à Rimouski eût été ainsi réduite à 5 jours 16 heures.

Mais la société Anderson and C^o, de Londres, s'offrit à

assurer le service de 20 nœuds pour une subvention semblable.

Le gouvernement canadien accepta, et le Parlement vota, en 1889, la somme de 104.000 £. Des négociations furent alors engagées avec M. Bryce Douglas, représentant de la Naval Construction and Armaments Co, de Barrow. Le gouvernement, désireux d'aboutir, porta sa subvention à 150.000 £. Malheureusement la mort de M. Douglas fit échouer ces négociations.

MM. Allan, devant la ferme intention du gouvernement canadien, proposèrent alors un service de 20 nœuds moyennant une subvention de 5.000 £ par voyage, soit 260.000 £ par an, ou un service de 16 nœuds avec une subvention inférieure, mais ces conditions furent jugées trop onéreuses.

M. Furness offrit alors un service de 20 nœuds pour 200.000 £ par an, avec une garantie de 4 0/0 sur un capital de 1.250.000 £.

Finalement le gouvernement canadien accepta l'offre de M. J. Huddart, de Sydney, directeur de la ligne Vancouver-Australie, qui proposait d'établir un service hebdomadaire de 20 nœuds pour 125.000 £ de subvention, le gouvernement garantissant le paiement d'un intérêt sur la grande partie du capital de la Compagnie. Mais M. Huddart demanda, sans succès d'ailleurs, une subvention additionnelle, et ne put réunir le capital nécessaire (1).

(1) Fry, *op. cit.*, p. 156-157.

Aussi dut-on abandonner l'idée d'un service rapide entre l'Europe et le Canada, similaire aux services entre l'Europe et New-York. Un tel service eût d'ailleurs été sans objet, les compagnies qui font le service du Canada, ne pouvant compter sur un nombre suffisant de passagers de luxe.

La proposition de MM. Allan, consistant en un service de 17 nœuds, était la plus sage et répondait parfaitement aux besoins du trafic anglo-canadien, c'est d'ailleurs celle qu'ils réalisent actuellement sur la ligne Liverpool-Montréal, subventionnée par le gouvernement canadien.

Dès que le mouvement des passagers vers le Canada eût augmenté, de nouveaux paquebots furent ajoutés à la flotte : en 1899-1900, *Sicilian*, *Corinthian*, *Pretorian*, de 132 m. $\times$ 16 m. 20, et 7.500 tonneaux, puis en 1900-1902, *Ionian*, *Tunisian*, *Corsican*, de 143 à 153 mètres $\times$ 18 mètres, 8.300 à 11.500 tonneaux et 2 hélices.

Enfin, continuant à faire montre de la plus louable initiative, la Compagnie Allan a hardiment lancé le mode de propulsion à turbines sur les grands navires en dotant de ce nouveau système ses deux grands paquebots à trois hélices *Victorian* et *Virginian*, alors que ce nouveau mode de propulsion n'avait encore été réalisé que sur de petits vapeurs effectuant la traversée de la Manche ou de la mer d'Irlande.

Le *Victorian* et le *Virginian* sont entrés en service en 1905, ils mesurent 165 mètres de longueur, 18 m. 30 de

largeur, 12 mètres de creux. Leur tonnage est de 12.000 tonnes, et leurs turbines Parsons, actionnant trois hélices, leur impriment une vitesse de 17 nœuds en service (1) avec 18.000 chevaux.

Ils ont une seule cheminée de 7 m. 50 de diamètre, et sont divisés en onze compartiments étanches.

Ils peuvent recevoir 250 passagers de 1^{re} classe, 300 de seconde et 900 de 3^e classe. Les emménagements de 1^{re} classe occupent trois ponts : les salons de conversation et de lecture, et le fumoir sont situés sur le pont promenade; la salle à manger, sur le pont principal (Saloon Deck), peut contenir 254 personnes. Les salons et cabines de 2^e classe sont particulièrement spacieux et confortables. Les passagers de 3^e classe ont à leur disposition des cabines de 3, 4 ou 8 places, une grande salle à manger et un fumoir.

La Compagnie Allan a créé en 1905 une ligne franco-canadienne reliant directement le Havre à Québec et Montréal en été, à Halifax et St-John en hiver. Les paquebots affectés à ce service (quittant Londres deux jours avant leur départ du Havre), ne comportent que des emménagements de 2^e et 3^e classe, ce sont : *Sicilian*, *Corinthian*, *Ionian*, et *Scotian* de 10.500 tonnes, ancien *Statendam* de la Holland America Line (2).

En 1907-1908, la ligne Glasgow-Montréal recevait

(1) La vitesse maxima réalisée a été de 19 n. 83.

(2) La Compagnie Générale Transatlantique a inauguré en mai 1912 une ligne du Havre à Québec (Halifax en hiver) avec départs tou-

deux navires neufs, *Grampian* et *Hesperian*, de 150 m. $\times$ 18 mètres, 10.000 tonneaux et 15 nœuds.

Enfin, deux grands paquebots à turbines et à 4 hélices, *Alsatian* et *Calgarian*, entreront en service sur la ligne de Liverpool à Québec et Montréal en 1914.

Construits dans les chantiers Fairfield Shipbuilding and Engineering C^o, et William Beardmore and C^o, ces navires ont les dimensions suivantes : longueur, 185 mètres ; largeur, 20 m. 50 ; creux, 14 mètres ; tonnage, 17.000 tonneaux. Leurs machines, d'une puissance de 22.000 chevaux, leur imprimeront une vitesse de 19 nœuds en service. Ces navires seront les plus grands et les plus rapides de ceux en service sur le Canada (1). Ils auront un arrière semblable à celui des navires de guerre, qui aura pour effet de mieux protéger l'appareil à gouverner et d'assurer une meilleure tenue à la mer. Il sera intéressant d'en voir les résultats (2).

tes les quatre semaines par les paquebots neufs *Niagara* (9.000 tonneaux), *Caroline* et *Floride* (7.300 tonneaux) ne comportant également que des emménagements de 2^e et 3^e classe très confortables. Une ligne française s'imposait. Il est à espérer qu'elle se développera encore et acquerra la part à laquelle elle a légitimement droit dans le commerce franco-canadien.

(1) Les autres Compagnies exploitant des services sur le Canada sont : la Canadian Pacific Line : Liverpool-Montréal. Paquebots : *Empress of Britain* et *Empress of Ireland* de 173 mètres, 14.500 tonneaux, 18.000 chevaux, 19 nœuds. Deux de 12.000 tonneaux sont en construction. — Royal Line : Bristol-Montréal. Paquebots : *Royal George* et *Royal Edward*, de 165 mètres, 12.000 tonneaux, 18.000 chevaux, 20 nœuds. — Donaldson Line : Glasgow-Montréal. Paquebots de 9.000 à 10.000 tonneaux ; — enfin la White Star Line et la Cunard Line.

(2) Ce sont les premiers navires à deux cheminées de la ligne Allan.

Chacun de ces navires pourra recevoir 250 passagers de 1^{re} classe, 525 de seconde et 1.000 de troisième, de la façon la plus confortable.

Les progrès réalisés par l'Allan Line.

NOM DU NAVIRE	Date	Cons- truction	Longueur	Largeur	Creux	Jauge ton.	Puissance chev.	SYSTÈME de machines	Pro- pulseurs	Vitesse en service	PASSAGERS		
											1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
<i>Canadian</i>	1856	Fer.	84 ^m 73	10 ^m 36	7 ^m 32	1.880	350	Machines à ba- lancier.	Hélice.				
<i>Buenos-Ayres</i>	1879	Acier.	118	12,50		4.000	1.200	»	»				
<i>Parisian</i>	1882	»	134	14	7,70	5.400	4.500	Machines Corn- pound.	»	14,3 (Quilles la- téales) 15	100	80	400
<i>Ionian</i>	1900	»	143	17,50	11,10	8.265	6.000	Triple-expansion	2 hélices.		76	200	700
<i>Victorian</i>	1904	»	165	18,30	12	12.000	18.000	Turbines.	3 »	17	250	350	800
<i>Alsatian</i>	1914	»	185	20,50	14	17.000	22.000	»	4 »	19	250	525	1000

La situation actuelle.

L'Allan Line exploite actuellement les services suivants :

I. — *Liverpool-Québec-Montréal* (Halifax et St-John, en hiver).

Départs chaque semaine, par les paquebots *Victorian* et *Virginian* (12.000 tonneaux), *Corsican* et *Tunisian* (11.000 tonneaux). Ceux-ci seront remplacés en 1914 par *Alsatian* et *Calgarian* (17.000 tonneaux).

II. — *Glasgow-Québec-Montreal* (Halifax et Portland en hiver).

Départs chaque semaine par les paquebots *Scandinavian* (12.100 tonneaux Ex-Romanic de la White Star Line), *Granpian*, *Hesperian* (10.000 tonneaux), *Prelorian* (7.500 tonneaux).

III. — *Londres-Havre-Québec-Montréal* (Halifax en hiver).

Départs chaque semaine en été par les paquebots : *Scotian* (10.500 tonneaux), *Ionian* (8.300 tonneaux), *Sicilian*, *Corinthian* (7.500 tonneaux) et toutes les quatre semaines en hiver par les vapeurs *Pomeranian* et *Sardinian* (4.300 tonneaux).

IV. — *Glasgow-Boston*.

Départs toutes les deux semaines par les paquebots : *Parisian* (5.380 tonneaux), *Numidian* (4.836 tonneaux).

V. — *Liverpool-St John-Halifax.*

Départs toutes les deux semaines par les paquebots :
Mongolian, Carthaginian, Sardinian (4.400 tonnes).

VI. — *Liverpool-Havre-Montevideo-Buenos-Ayres*

(Service combiné avec Chargeurs-Réunis).

Départs toutes les quatre semaines par les cargo-boats :
Ontarian, Livonian, Orcadian, Hungarian, Hibernian
(4.300 tonnes).

Le tonnage total de la flotte est de 200.804 tonnes.

Constitution financière.

Le capital autorisé s'élève à 650.000 £ en 65.000 actions de 10 £. Sur ce chiffre 60.639 actions ont été émises et sont entièrement libérées.

Obligations 4 0/0. — Montant autorisé : 650.000 £.
Emis : 550.000 £ en obligations de 100 £, garanties d'après l'acte de mars 1898 par une charge de premier rang sur le matériel naval et les autres propriétés. Remboursables en 1919, 1923, 1926.

La Compagnie Allan ne publie ni comptes, ni rapports.

CHAPITRE VI

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

L'origine de la Royal Mail Steam Packet Company remonte à 1838. A cette époque, M. Irving et plusieurs commerçants de la Cité proposèrent au gouvernement anglais d'établir une ligne postale, desservie par des navires à vapeur, entre l'Angleterre, les Antilles et l'Amérique centrale, moyennant une subvention annuelle de 240.000 £, excédant de 163.627 £ les dépenses des voiliers affectés jusqu'alors au même service.

Après un an d'examen, leurs offres furent acceptées et ils constituèrent la Royal West India Mail Steam Packet C^o qui obtint sa charte d'incorporation le 26 septembre 1839.

La tâche de la nouvelle Compagnie était considérable, on peut en juger par l'examen du contrat intervenu avec l'Amirauté britannique le 20 mars 1840, pour une durée de dix ans.

La Compagnie s'engageait à assurer un service bimensuel entre l'Angleterre, les îles Barbades, la Grenade, St-Thomas, Haïti, Santiago de Cuba, la Jamaïque, Savannah la Mar et la Havane (1).

(1) Le nombre d'heures d'arrêt à chaque escale était strictement

En correspondance avec la ligne transatlantique, des lignes annexes se détachaient : 1° aux Barbades, pour Tabago, les Guyanes anglaise et hollandaise ; 2° à la Grenade, pour St-Vincent, Ste-Lucie, la Martinique, la Dominique, la Guadeloupe, Antigua, Montserrat, Nevis, St-Kitts, Santa Cruz, Tortola, St-Thomas, Porto-Rico, Curaçao, Puerto Cabello, la Guayra, Trinidad, avec retour à la Grenade ; 3° à la Jamaïque pour Chagres, Carthagène, Santa Martha ; 4° à la Havane, pour Vera Cruz, Tampico, Mobile et les autres ports du golfe du Mexique ; 5° à la Havane, pour Matanzas, New-York et Halifax.

Enfin trois voiliers devaient transporter la poste de Curaçao à Carthagène, de Nicola Mole (Haïti) aux îles Bahamas, et de Savannah la Mar à Cuba et à Belise (Honduras).

Pour desservir un tel réseau, qui n'embrassait rien moins que toutes les Antilles et l'Amérique centrale, (684.816 miles), la Royal West India Mail Steam Packet Co, devait posséder au moins 14 vapeurs, de 400 chevaux au moins, « capables de porter des canons du plus gros calibre en usage dans la marine de guerre », et 4 voiliers de 100 tonneaux.

La Compagnie était passible d'une amende de 500 £ par période de 12 heures de retard des navires de la ligne transatlantique. Elle encourait encore des pénalités de

déterminé. Le paquebot ne pouvait rester plus de 6 heures aux Barbades, 12 heures à la Grenade, 24 heures à la Jamaïque, 48 heures à la Havane.

100 et 500 £ lorsqu'elle ne faisait pas réparer ses navires ou qu'elle employait des bateaux avariés.

Elle s'engageait à transporter les officiers civils et militaires pour un prix égal aux deux tiers du tarif ordinaire.

Enfin le contrat spécifiait que la Compagnie devait suivre les progrès nouveaux dans la construction, l'équipement et la machinerie des navires.

En retour la Compagnie recevait une subvention annuelle de 240.000 £, qui devait être augmentée, si la guerre ou un changement considérable dans les relations internationales amenait l'accroissement du taux des assurances au-delà de 6 £ 6 sh. 0/0 par an sur les navires et de 2 £ 2 sh. 0/0 sur le combustible, ou enfin un accroissement du prix du fret de ce combustible au-delà de 1 £ 2 sh. 6 par tonne. L'augmentation de la subvention serait alors égale aux frais supplémentaires occasionnés à la Compagnie par l'élévation du taux du fret et des assurances, sans cependant pouvoir excéder 60.000 £ par an.

Le contrat stipulait enfin que l'affrètement des navires par le gouvernement serait payé à raison de 20.000 £ par an, soit 500.000 francs, chiffre très élevé eu égard au coût des navires à cette époque.

Si ce contrat imposait à la Royal West India Steam Packet de lourdes charges, du moins avait-il l'avantage de prévoir certains événements, comme l'augmentation du taux des assurances et d'envisager alors un accroisse-

ment correspondant de la subvention. La Compagnie pouvait ainsi s'organiser sans crainte du lendemain.

Le gouvernement, pour lui faciliter la tâche, consentit même, en octobre 1842, à réduire de 684.816 à 392.976, le nombre de miles à parcourir annuellement, et de 14 à 10 le nombre des vapeurs, sans cependant modifier le chiffre de la subvention. Cette concession, d'après l'estimation des directeurs, réduisait les frais de la Compagnie de 125.000 £ par an.

Ce n'est qu'au début de 1842 que le service des Indes occidentales commença à fonctionner régulièrement. Il fut inauguré par le *Thames*, qui partit de Falmouth le 3 janvier 1842, bientôt suivi du *Dee*, du *Medway*, du *Teviot* et du *Trent*. C'étaient des navires à roues de 1.850 tonneaux environ, et 400 chevaux, filant de 8 à 9 nœuds à l'heure.

Cependant les débuts furent difficiles. La Compagnie perdit en peu de temps six de ses navires. La première année elle avait un déficit de 80.000 £. Mais dès 1843 ses bénéfices s'élevèrent à 94.210 £, et en 1844 à 147.740 £.

En 1846, elle organisa le premier service de transit à travers l'isthme de Panama, au moyen de mulets et de canots, ce qui permit bientôt d'acheminer par Panama la poste des ports sud-américains du Pacifique, d'accord avec la Pacific Steam Navigation Co. C'était un service comparable à celui de la P. and O. à travers l'isthme de Suez. Le chemin de Panama fut pris, en 1848, par un

grand nombre de chercheurs d'or qui se rendaient en Californie (1).

Le contrat de 1840 étant arrivé à expiration en 1850, un nouveau contrat de dix ans fut signé, qui portait la vitesse de la ligne des Antilles de 8 à 10 nœuds à l'heure, avec deux départs par mois, créait un service mensuel sur le Brésil et imposait la construction de cinq nouveaux paquebots de 2.250 tonneaux et 800 chevaux, moyennant une subvention annuelle de 270 000 £, soit une augmentation de 30.000 £ seulement.

Le nombre des miles à parcourir annuellement passait ainsi de 392.976 à 547.296, et le taux de la subvention par mile baissait de 12 sh. 3 d. à 9 sh. 10.

D'importants changements étaient introduits dans l'itinéraire des paquebots des Indes occidentales : St-Thomas devenait le point d'arrivée de la ligne transatlantique, et des lignes annexes en partaient pour la Havane et Tampico, Porto-Rico et la Jamaïque, les Antilles françaises et la Barbade, les Guyanes et le Vénézuéla, le Honduras.

La nouvelle ligne du Brésil passait par Lisbonne, Madère, Ténériffe, St-Vincent du Cap Vert, Pernambuco, Bahia, pour aboutir à Rio-de-Janeiro, relié à Buenos-Ayres par une ligne annexe (2).

(1) Une Compagnie s'étant formée pour l'établissement d'un chemin de fer à travers l'isthme de Panama, en 1850 la Royal Mail Steam Packet lui avança une somme de 125.000 dollars. Le chemin de fer fut terminé au début de 1855.

(2) Un service français analogue fut établi en vertu de la conven-

La clause du contrat de 1840, relative à l'augmentation possible de la subvention en cas d'accroissement du taux des assurances ou du prix de fret du charbon, reparut dans le contrat de 1850, et la somme maximum garantie par l'Etat fut de 75.000 £ au lieu de 60.000 £

Le gouvernement se réservait le droit d'acheter ou de louer les navires de la Compagnie à des prix évalués par des arbitres, et il stipulait que dix grands navires de 400 chevaux seraient construits en bois. On craignait les ravages pouvant être causés par les boulets dans les coques en fer. Une expérience faite sur l'« Excellent » avait paru concluante.

Le service du Présil fut inauguré, en janvier 1851, par le paquebot *Teviot*, bientôt suivi du *Tay* et du *Medway*. La Compagnie faisait construire en même temps 5 navires de 2.250 tonneaux et 800 chevaux, comme son contrat l'y obligeait : *Amazon*, *Orinoco*, *Demerara*, *Magdalena* et *Parana*, en bois et à roues. L'*Amazon* et le *Demerara* s'étant bientôt perdus, furent remplacés par *La Plata* et l'*Atrato*.

Le meilleur, *La Plata*, filait 11 n. 1/4 et mettait 12 jours pour atteindre Saint-Thomas. Les autres filaient 10 nœuds et jaugeaient environ 3.000 tonnes. Mais ces navires ayant des coques trop lourdes, subissaient de fréquents retards.

Des protestations énergiques eurent lieu, réclamant la

tion de 1857 avec la Compagnie des Messageries Impériales (Messageries Maritimes) (vitesse : 9 n. 5).

résiliation du contrat. Un Comité, nommé par le gouvernement, fit une enquête en 1853 et conclut qu'à l'avenir la Compagnie fût tenue de remplir avec rigueur ses engagements ou de résilier son contrat, faisant entrevoir une diminution possible de la subvention. Des offres furent même faites pour l'établissement de services rivaux par M. Cunard et par la South American Co. Le Comité ajourna la décision à prendre à cet égard.

Les services de la Royal Mail Steam Packet ne tardèrent pas d'ailleurs à donner toute satisfaction. Elle avait expérimenté les nouveaux progrès sur des navires de petite dimension : l'hélice en 1849 sur l'*Esk*, de 232 tonneaux, la construction en fer en 1851 sur le *Prince*, de 446 tonneaux. Elle lança en 1854 son premier grand navire en fer, l'*Atrato*, de 3.467 tonneaux et en 1858 son premier grand navire à hélice l'*Oneida*, de 2.284 tonneaux, suivi bientôt du *Tasmanian*, du *Douro*, du *Rhône*, de 2.445 à 2.800 tonneaux. Enfin à partir de 1854 elle ne construisit plus de navires en bois (1).

Après avoir eu plusieurs de ses navires : *Orinocco*, *Trent*, *Medway*, *Severn*, *Tamar*, *Magdalena*, *Thames*, affrétés par le gouvernement anglais pour transporter des troupes en Crimée en 1854-1855, la Royal Mail Steam Packet Co vit, le 1^{er} juillet 1858, son contrat modifié de singulière façon, par l'obligation qui lui était imposée

(1) Les Messageries Maritimes construisirent en 1858, pour la ligne d'Amérique du Sud, la *Guienne*, à roues, de 93 m. $\times$ 11 m. 73, 3.200 tonneaux, 1.500 chevaux, 11 nœuds.

de s'entendre avec l'European and Australian Mail Co pour le transport mensuel des dépêches d'Australie, par l'Egypte, moyennant un subside annuel de 185.000 £ et une indemnité de 6.000 £ par mois en cas de déficit. Mais cet arrangement ne dura que huit mois par suite de la disparition de l'European and Australian Mail Co.

En 1863 on accéléra le transport de la poste entre l'Angleterre et Rio de Janeiro, et la Royal Mail fut invitée à ajouter à sa flotte trois nouveaux paquebots de 3.000 tonneaux et 800 chevaux pour le service des Indes occidentales, et quatre de moindres dimensions pour le service annexe de Rio de Janeiro à la Plata.

Puis en 1864 un nouveau contrat vint réduire la subvention annuelle à 172.914 £, tout en exigeant, pour la ligne des Antilles, un service toutes les deux semaines à la vitesse de 10 nœuds 1/2 à l'heure.

Mais cela n'empêcha pas la Royal Mail d'étendre le champ de ses opérations et de développer ses services. Le 2 juin 1868 la ligne transatlantique aboutissant jusqu'alors à St-Thomas fut prolongée jusqu'à Colon, et l'escale de Cherbourg fut créée. Enfin, à partir de juin 1869, les paquebots de la ligne du Brésil, qui s'arrêtaient à Rio de Janeiro et transbordaient sur une annexe les passagers de l'Argentine, continuèrent jusqu'à Buenos-Ayres, et ce service devint bi-mensuel en 1872.

En même temps le matériel continuait à être renouvelé régulièrement. Chaque année de nouveaux navires entraient en service. En 1872 ce furent, entre autres, la

Moselle et le *Tagus*, de 3.252 tonneaux et 600 chevaux, qui atteignirent une vitesse moyenne de 14 nœuds 9, sur la ligne des Antilles. La même année le *Tasmanian* fut doté de machines compound qui lui permirent d'effectuer le trajet de Southampton à St-Thomas en 14 jours 2 heures, gagnant 11 heures sur les précédentes traversées. Il fit même, en 1872, la traversée des Barbades à Plymouth en 11 jours 8 heures.

Le contrat postal fut renouvelé en 1874, mais par suite d'une forte compétition, les directeurs de la Royal Mail durent subir une diminution considérable de leur subvention, qui fut ramenée, pour le service postal des Indes Occidentales, au chiffre de 84.750 £ soit environ le tiers de la subvention primitive. Une somme de 2.000 £ par an était ajoutée pour le débarquement de la poste à Plymouth, au retour.

Quant au service postal du Brésil et de la Plata, il ne fut plus subventionné à partir de 1875. La rémunération postale fut basée sur le poids réel des dépêches transportées (1). Les départs eurent lieu toutes les deux semaines à partir de 1876.

Le contrat pour le service postal des Indes occidentales fut renouvelé pour 5 ans, à partir de 1880. La subvention réduite alors à 80.000 £, monta à 90.000 £ en 1885 et baissa de nouveau à 85.000 £ en 1890. En 1895 elle revint à 80.000 £, et en 1902 à 85.000 £, pour

(1) La Royal Mail reçoit de ce fait environ 2 millions de francs annuellement.

disparaître en 1905 et reparaître enfin en 1911 (1). Nous examinerons plus loin ce dernier contrat. Dans l'intervalle, de 1905 à 1911 la Compagnie recevait 1/2 d. (0 fr. 05) par lettre transportée, ce qui faisait environ 20.000 £ par an, y compris les contributions coloniales et les sommes versées par les administrations étrangères pour le transport de leurs dépêches.

La Royal Mail a encore des contrats postaux avec des colonies britanniques et certains gouvernements étrangers.

Des contrats sont intervenus pour des services côtiers avec les colonies de Ste-Lucie (contrat du 11 mars 1892, renouvelé en 1897, 1902, 1907), de la Grenade (contrat du 24 mai 1892, renouvelé en 1902 et 1907), de la Dominique (contrat de 1902, renouvelé en 1909), de Trinidad et Tabago (contrat de 1901, renouvelé en 1906). Elle reçoit enfin une subvention de 25.000 £ pour le service intercolonial des Antilles (contrat du 29 août 1907). Conjointement avec l'Orient Line, elle signa en 1905 un contrat avec le Commonwealth australien, pour un service toutes les deux semaines, moyennant une subvention de 120.000 £ portée à 124.000 £ en 1907.

En 1875, la Royal Mail signa un contrat renouvelé en 1885, 1890, 1895 avec le gouvernement de Costa-Rica,

(1) Le rapport pour l'année 1910 déclarait que le service postal n'avait pas été satisfaisant pendant plusieurs années, et qu'il avait occasionné des pertes sérieuses à la Compagnie.

pour l'escale de Port-Limon (avec une subvention annuelle de 1.200 £), puis en 1877 avec le Brésil et l'Argentine, pour le transport de la poste, d'après le poids des dépêches. Mais, depuis 1888 pour l'Argentine et 1900 pour le Brésil, les paiements ont cessé et la Compagnie transporte gratuitement la poste de ces pays pour l'Europe. De 1875 à 1898, la Royal Mail reçut du gouvernement brésilien une subvention annuelle de 2.500 £ pour une escale mensuelle à Maceio (1).

Tout en développant son réseau, et malgré une diminution de sa subvention, la Royal Mail Steam Packet Co ne cessa pas de renouveler sa flotte pendant ces trente dernières années.

En 1882, elle lançait son paquebot *La Plata* de 4.464 tonneaux et 5.000 chevaux-vapeur. C'était pour l'époque le navire le plus rapide des lignes de l'Amérique du Sud. Il mesurait 128 mètres de longueur, 13 m. 70 de largeur, 9 m. 80 de creux.

Pour un tel service, des difficultés d'aménagement intérieur se posaient. Il s'agissait, en effet, non plus de garantir les passagers contre le froid, comme sur la ligne de New-York, mais au contraire d'atténuer dans la mesure du possible, les effets de la grande chaleur qui se faisait sentir pendant une grande partie du voyage.

(1) Pendant la guerre du Transvaal (1899-1902), les paquebots *Tagus*, *Nile*, *Ortona*, *Severn*, *Minho*, *Ibro* furent affrétés par le gouvernement pour transporter des troupes au Cap.

De 1886 à 1900, la Royal Mail fit entrer en service neuf navires destinés à sa ligne d'Amérique du Sud et spécialement aménagés pour la navigation dans les mers tropicales.

Ce furent successivement *Orinoco*, *Atrato*, *Magdalena*, *Clyde*, *Thames*, *Nile*, *Danube*, *Trent* et *Tagus* (1).

L'*Orinoco*, de 4.572 tonneaux et 5.860 chevaux-vapeur, ne mesurait que 124 mètres de longueur, 13 m. 50 de largeur et 10 m. 50 de creux. Les paquebots *Atrato*, *Magdalena*, *Clyde*, *Thames*, encore en service, construits chez Napier et Sons, ont les dimensions suivantes : longueur, 128 à 133 mètres ; largeur, 15 mètres ; creux, 10 m. 50 ; tonnage, 5 350 à 5.620 tonneaux ; puissance, 6.800 chevaux.

Des quatre autres navires, le *Nile* et le *Danube* sont les plus grands specimens ; construits dans les chantiers Thomson sur la Clyde en 1893, ils ont une longueur de 132 mètres, une largeur de 15 m. 90 et un creux de 10 m. 80. Leur tonnage est de 5.860 tonneaux, et leur puissance de 8.000 chevaux leur permet d'atteindre une vitesse de 17 nœuds. Ils sont pourvus d'une machine à triple expansion, dont les cylindres ont pour diamètres

(1) La convention de 1886, ayant imposé une vitesse en service de 14 nœuds, la Compagnie française des Messageries Maritimes, après avoir construit en 1887-1888, les paquebots *Brésil* et *Plata*, de 14 mètres sur 14 m. 104, 5.500 tonneaux, 5.500 chevaux, 15 nœuds, fit entrer en ligne, en 1895-1896, *Chili* et *Cordillère*, de 6.000 tonneaux, 6.000 chevaux, et en 1900 l'*Atlantique*, à 2 hélices, 148 mètres sur 15 m. 60, 6.500 tonneaux, 7.500 chevaux, 17 nœuds.

respectifs : 0 m. 965, 1 m. 524 et 2 m. 388, avec une course de 1 m. 676. La vapeur est fournie par quatre chaudières de 4 m. 57 de diamètre et 5 m. 79 de longueur. La surface totale de chauffe est de 1.607 mètres carrés.

Ces navires, ainsi que le *Trent* et le *Tagus*, construits chez Napier en 1900 et légèrement moins grands, peuvent recevoir 215 passagers de 1^{re} classe, 86 de seconde et 350 de troisième.

Pour les services intercoloniaux, plusieurs navires de petit tonnage furent également construits. Ce furent, de 1878 à 1882, le *Solent*, l'*Esk* et l'*Eden*, de 90 mètres, 2.000 tonneaux et 2.000 chevaux, — de 1892 à 1895, pour les lignes côtières de Sainte-Lucie, de la Grenade, de Trinidad et Tabago, les vapeurs *Yare*, *Wear*, *Tees*, *Taw*, *Spey*, *Arno* et *Kennet* de 180 à 800 tonneaux et de 420 à 1.300 chevaux. Puis le *Dee*, de 1.871 tonneaux, et l'*Eider*, de 1.236 tonneaux, y furent ajoutés.

Conformément au nouveau contrat intercolonial, deux paquebots à deux hélices ont été construits en 1909 : *Berbice* et *Balantia*, de 2.500 tonneaux.

Enfin, depuis 1905, la Royal Mail a construit une nouvelle série de grands paquebots à deux hélices pour sa ligne d'Amérique du Sud, : *Aragon*, *Amazon*, *Araguaya*, *Avon*, *Asturias*, *Arlanza*. Construits dans les chantiers Harland et Wolff de Belfast (sauf l'*Araguaya*, construit chez Workman, Clark et C^o), les cinq premiers paquebots mesurent de 156 à 163 mètres de longueur, 18 m. 50 de largeur, 10 m. 60 de creux. Leur tonnage varie de 9.441 à

12.000 tonnes, et leur puissance de 7.500 chevaux leur permet de soutenir une vitesse moyenne d'environ 16 nœuds.

Cette vitesse n'est pas élevée, mais il faut tenir compte de la distance considérable (presque double de celle d'Europe à New-York) que les navires des lignes de l'Amérique du Sud ont à parcourir. La distance entre Southampton et Buenos-Ayrès étant d'environ 6 200 miles, pour atteindre la vitesse des paquebots de l'Atlantique Nord il faudrait doubler la quantité de charbon embarquée pour chaque voyage, et vu les conditions du trafic sud-américain, une ligne extra-rapide serait ruineuse. Les Compagnies s'attachent donc avec raison plutôt à la régularité du service qu'aux records de vitesse.

Ces paquebots, aux aménagements très luxueux, peuvent recevoir de 286 à 350 passagers de 1^{re} classe, environ 110 de 2^e classe et 1.000 émigrants.

L'*Arlanza*, entré en service en 1912, mesure 178 mètres de longueur, 19 m. 80 de largeur, avec un tonnage de 14.000 tonnes et une puissance de 8.000 chevaux. Il a trois hélices. Un navire semblable est en construction (1).

(1) La Compagnie française Sud Atlantique a pris la suite des services des Messageries Maritimes sur l'Amérique du Sud, en octobre 1912. Le plus grand navire de sa flotte est le *Burdigala* de 180 mètres de long, 19 m. 50 de large, 12.500 tonnes, 24.000 chevaux, 19 nœuds, 2 hélices. Elle fera entrer en ligne, en 1913, deux magnifiques paquebots à 4 hélices, *Gallia* et *Lutetia*. Un troisième, *Masilia*, sera terminé en 1914. Ces paquebots auront 180 m. $\times$ 19 m. 55, 13.000 tonnes. Leurs machines motrices (turbines et triple-expansion) d'une force de 19.000 chevaux leur imprimeront une vitesse

Les emménagements de ces six paquebots offrent une similitude presque complète.

A bord de l'*Arlanza*, les installations des 1^{res} classes occupent cinq ponts, B, C, D, E, F. Sur le pont F, c'est-à-dire le plus élevé, ou pont des embarcations, est situé le fumoir avec café-terrasse. Sur le pont E, sont placés à l'avant le salon de conversation, et à l'arrière un second fumoir avec vérandah. Immédiatement au-dessous, le pont-promenade est occupé par des cabines à une et deux places. Les autres cabines de 1^{re} classe, à 1, 2 et 3 places, avec plusieurs appartements de luxe, sont si-

de 21 nœuds, et en feront les navires les plus rapides des lignes de l'Amérique du Sud. Ils pourront recevoir 270 passagers de 1^{re} classe, 106 de 2^e classe et 680 de 3^e classe, dans des conditions exceptionnelles de luxe et de confort. Suivant un contrat de 25 ans, analogue à celui des Messageries Maritimes, que nous avons examiné plus haut, la Compagnie Sud-Atlantique, moyennant une subvention annuelle de 3.750.000 francs, s'engage à assurer le service postal toutes les deux semaines entre Bordeaux, Lisbonne, Dakar, Rio, Montevideo, Buenos-Ayres. La traversée Lisbonne-Buenos-Ayres doit se faire à la vitesse de 18 nœuds. Un service de vitesse plus réduite, pour passagers et marchandises, a lieu toutes les deux semaines ; les départs alternent avec ceux de la ligne rapide.

La Hamburg Amerika Linie et la Hamburg Sud-Amerikanische Gesellschaft, assurent, en service combiné, les communications entre Hambourg et l'Amérique du Sud, avec escales à Boulogne, Vigo, Lisbonne, par les paquebots à 2 hélices *Cap Finisterre*, *Blücher*, de 12.500 tonneaux, *K. Wilhelm II*, *K. Friedrich August*, *Cap Arcona*, *Cap Vilano*, de 9.500 tonneaux et 15 nœuds. Un paquebot de 15.000 tonneaux est en construction.

Les lignes italiennes sur l'Amérique du Sud se sont beaucoup développées depuis quelques années, mais leurs navires n'excèdent pas en général 8.000 tonneaux et 16 nœuds, un seul, la *Principessa Mafalda*, atteint 9.200 tonneaux et 17 nœuds.

tuées sur les ponts C et B. Il est à remarquer que toutes les cabines de 1^{re} classe ont vue sur la mer. La salle à manger, contenant 378 places, se trouve sur le pont inférieur.

Les secondes classes occupent la partie arrière du navire sur les ponts A, B, C, D. Il existe encore, comme sur tous les paquebots des lignes de l'Amérique du Sud, une classe dite seconde intermédiaire, sorte de 3^e classe en cabines. Les passagers de 3^e classe occupent l'avant du navire, sur les ponts A, B et C.

Depuis l'entrée en service de ces paquebots, les navires du type *Atrato-Tagus* ont été placés sur la ligne des Indes occidentales. La Royal Mail Steam Packet ne s'en est pas tenue là. Pour ses passagers de la classe intermédiaire et de la 3^e classe elle vient de faire construire cinq paquebots à 2 hélices : *Demerara*, *Desna*, *Deseado*, *Drina* et *Darro*, de 157 mètres de longueur sur 18 m. 60 de largeur, et 11.300 tonneaux. Ces navires, de vitesse réduite, 14 à 15 nœuds, peuvent également transporter 120 passagers de 1^{re} classe à des prix modérés, et leurs aménagements pour émigrants sont d'un confort inconnu jusqu'à ce jour, comprenant salon, salle à manger, fumoir avec verandah, et des cabines à 2, 3 ou 6 places.

Enfin la Royal Mail Steam Packet a pris ces derniers temps un développement considérable en s'associant étroitement aux quatre importantes Compagnies de navigation anglaises : Union Castle Line, Pacific Steam Navigation Co, Lamport and Holt Line, Elder Dempster. Sir Owen Philipps est chairman des cinq Compagnies.

Cet événement a surtout eu pour but de supprimer toute concurrence entre ces Compagnies, de diminuer leurs dépenses respectives (1), et de permettre par leur union une lutte plus efficace contre les Compagnies étrangères.

En 1904, une nouvelle charte avait stipulé, comme pour la Compagnie Cunard l'année précédente, qu'un principe primordial de la Royal Mail était de rester sous le contrôle britannique, en conséquence : *a*) aucun étranger ne peut être directeur ou agent principal de la Compagnie : *b*) aucune action ne peut être détenue, ou possédée à titre de fidéicommis, par un étranger ou une corporation étrangère, ou une corporation soumise à un contrôle étranger.

(1) Un grand nombre d'agences furent amalgamées.

Les progrès réalisés par la Royal Mail Steam Packet.

NOM DU NAVIRE	Date	Cons- truction	Longueur	Largeur	Creux	Jauge ton. chev.	Puissance	SYSTÈME de machines	Pro- pulseurs	Vitesse en service	PASSAGERS		
											1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
<i>Dee</i>	1842	Bois.	65m38	10m30	9m29	1.849	400	Machines à ba- lancier.	Roues.	8m3		99	
<i>Atrato</i>	1853	Fer.	96,07	12,81	10,37	3.467	800		Roues.	9,5		230	
<i>Tasmanian</i>	1860	Fer.				2.500	2.200	Machines Com- pound en 1872.	Hélice.	13		300	
<i>La Plata</i>	1882	Fer.	128,50	13,70	9,80	4.464	5.000	»	»	14,5	160	80	300
<i>Nile</i>	1893	Acier	132,60	15,90	10,80	5.855	7.800	» Triple ex- pansion.	»	16,8	215	66	400
<i>Aragon</i>	1903	Acier.	155	18,30	10,50	9.441	7.500	»	2 hélices	16	286	105	800
<i>Arlanza</i>	1912	»	178	19,80	12	14.000	8.500	» Quadruple expansion	3 hélices.	16,5	380	246	1000

Le contrat du 4 novembre 1911**(Service des Indes occidentales).**

D'après ce contrat la Royal Mail Steam Packet C^o doit assurer, jusqu'au 9 août 1917, le service postal toutes les deux semaines, de Southampton à Port of Spain (Trinidad) avec escales à Cherbourg et aux Barbades, (éventuellement à Vigo et aux Açores).

Le trajet de Port of Spain à Colon devient donc un service libre, alors que le contrat de 1895 obligeait la Compagnie à effectuer le service postal jusqu'à Colon dans un temps déterminé, les heures d'arrivée et de départ dans les ports étant strictement fixées. L'avantage pour la Compagnie est considérable, car elle n'est plus tenue d'assurer le service postal à une vitesse uniforme de Southampton à Colon. Ses navires, au delà de Port of Spain peuvent ralentir leur vitesse et rester dans les ports tout le temps nécessaire à leurs opérations commerciales. La durée de la traversée n'est, en effet, réglementée qu'entre le Royaume-Uni, Port of Spain et Georgetown, où elle ne doit pas excéder 356 heures à l'aller (14 jours 20 heures) et 360 heures au retour (c'est-à-dire à une vitesse de 14 nœuds à l'heure), à moins d'une pénalité de 50 £ par 12 heures de retard (au delà de 24 heures de retard), qui cependant ne peut dépasser la part proportionnelle afférente à un voyage (cl. 2 et 3).

La Compagnie peut être requise, mais sans obligation de vitesse d'aucune sorte, de transporter la poste par ses navires se dirigeant sur Savanilla, Carthagena, Colon, Port-Limon, la Jamaïque, les Antilles, Cuba et New-York (cl. 12).

Dans le cas où le départ postal n'aurait pas lieu au jour fixé de Southampton ou de Port of Spain, une somme de 100 £ (au lieu de 500 £ dans le contrat de 1895) serait déduite de la subvention.

Ces déductions sont regardées comme des dommages stipulés et constatés et non comme des amendes, sans d'ailleurs pouvoir affecter le droit du Postmaster de traiter ce manquement comme une violation du contrat (cl. 23).

Le contrat de 1895 avait indiqué une jauge et une puissance minima pour les paquebots postaux (3.700 tonneaux et 600 chevaux). Cette clause jugée inutile (les Compagnies ayant tout intérêt à dépasser largement les chiffres fixés) ne figure plus dans le contrat de 1911, qui se borne à spécifier que les navires postaux devront être « bons, solides, de force et de vitesse adéquates, munis de machines de premier ordre » (cl. 5) (1).

Le Postmaster General ou toute personne autorisée par lui peut, après inspection, déclarer tel navire impropre au service (cl. 8). L'Amirauté peut acheter ou affréter

(1) Les paquebots devront avoir une cale frigorifique pour les fruits coloniaux.

tout paquebot-poste, et, dans ce cas, la subvention subit une réduction proportionnelle (cl. 20).

Enfin nous retrouvons plusieurs clauses ayant déjà figuré dans les contrats de la Compagnie Cunard et de la Peninsular and Oriental Co, et relatives : à la composition de l'équipage de pont dont les trois quarts doivent être sujets britanniques (cl. 6), au prix de passage des fonctionnaires qui « est le même que celui demandé aux passagers ordinaires » (cl. 3) (1), à l'interdiction d'établir des tarifs préférentiels dont ne jouiraient pas les commerçants britanniques (cl. 9), à la procédure d'arbitrage, à l'incapacité des membres de la Chambre des Communes (cl. 31-32).

En retour, la Royal Mail Steam Packet reçoit une subvention annuelle de 63.000 £ (1.576.000 fr.), dont 40.000 payées par le gouvernement britannique, 16.300 par la colonie de Trinidad, 4.000 par les Barbades et 2.700 par la Guyane anglaise. Les sommes versées par les gouvernements étrangers pour le transport de leurs dépêches entrent dans le montant de la contribution gouvernementale.

La subvention postale qui avait disparu depuis 1905, reparaisait donc en 1911. Le système de rémunération postale de 1905 à 1911, à raison de 1/2 d. (0 fr. 05) par lettre, et qui rapportait à la Compagnie environ 20.000 £

(1) La Compagnie n'est pas tenue d'en transporter un nombre supérieur à 22, à chaque voyage (8 en 1^{re} classe, 4 en 2^e classe, 10 en 3^e classe).

avait été jugé insuffisant, la Compagnie n'étant pas assurée, d'autre part, de bénéfices suffisants pour continuer un service de cette importance et procéder au renouvellement de sa flotte des Indes occidentales.

D'une manière générale, le contrat de 1911 impose au concessionnaire des charges sensiblement moins lourdes que les contrats précédents, il lui laisse aussi plus de liberté, et s'en remet davantage à son initiative. En cas de retard et d'inexécution du service, les pénalités sont moins élevées et ne peuvent devenir, est-il stipulé, de véritables amendes, encore les entoure-t-on d'atténuations, en tolérant un retard de 24 heures, sur la grande ligne transatlantique.

Enfin le Postmaster ne peut plus mettre fin au contrat « au cas de *toute* violation » (C. 1895, cl. 36), mais seulement « au cas d'une *grave* ou *habituelle* violation du contrat » (C. 1911, cl. 29).

Il est nécessaire d'examiner le contrat intercolonial du 29 août 1907 qui complète le contrat du 4 novembre 1911, et règle le service postal intercolonial des Indes occidentales, pour une période de 10 ans.

Conformément au précédent contrat, la Royal Mail Steam Packet, au moyen d'un petit paquebot, assurait :
1° un service toutes les deux semaines entre les Barbades, St-Vincent, la Grenade et la Guyane hollandaise ;
2° un service toutes les quatre semaines entre les Barbades, Ste-Lucie, la Dominique, Montserrat, Antigua, Nevis et St-Kitts, moyennant une subvention annuelle de

17.500 £, dont la moitié, 8.750 £ était payée par le gouvernement anglais et l'autre moitié par les colonies intéressées.

Sous le présent contrat, qui expire en 1917, la Compagnie s'est engagée à assurer avec deux paquebots neufs, d'un coût total de 100.000 £ : 1° un service toutes les deux semaines entre les Barbades et la Guyane britannique, avec escales à la Grenade et à St-Vincent, au retour ; 2° un service toutes les deux semaines entre les Barbades, Ste-Lucie, la Dominique, Montserrat, Antigua, Nevis et St-Kitts, avec escales à la Grenade et à St-Vincent, à l'aller.

Depuis 1911, Port of Spain (Trinidad) a été substitué aux Barbades comme lieu de transbordement.

La subvention est de 25.000 £ par an, payée par moitié par le gouvernement britannique et les colonies intéressées.

La Royal Mail reçoit donc, pour le service postal des Indes occidentales, une subvention totale de 88.000 £ (2.200.000 fr.).

Il est intéressant de comparer au contrat anglais, la convention intervenue à la même époque (juin 1908-décembre 1911) entre le gouvernement français et la Compagnie Générale Transatlantique pour l'exploitation des services maritimes postaux entre la France, les Antilles et l'Amérique centrale.

La Compagnie Transatlantique, en vertu de ce contrat, d'une durée de 15 ans, s'engage à exécuter :

1° Un voyage mensuel (aller et retour) entre St-Nazaire, Santander, la Corogne, la Havane, et Vera Cruz, à la vitesse de 14 nœuds.

2° Un voyage toutes les deux semaines (aller et retour) entre Saint-Nazaire ou le Havre-Bordeaux-Pauillac et la Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Fort-de-France, Trinidad, la Guayra, Savanilla, Carthagène, Colon et Port-Limon, à la vitesse de 14 nœuds (1). Cette périodicité permet d'établir une alternance régulière avec les départs de la Royal Mail.

3° Un voyage toutes les quatre semaines (aller et retour) entre le Havre, Bordeaux, Porto-Rico, St-Domingue et Haïti, à la vitesse de 12 nœuds ;

4° Par des lignes annexes, un voyage toutes les quatre semaines, entre Fort-de-France, Ste-Lucia, Trinidad, Demerari, Surinam et Cayenne, et un voyage toutes les quatre semaines entre Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, St-Thomas, Porto-Rico, St-Domingue et Haïti, à la vitesse de 11 nœuds. Ces lignes annexes correspondent à Fort-de-France avec la ligne transatlantique.

En retour, la Compagnie reçoit une subvention annuelle de 4.878.000 francs, diminuant de 80 000 francs à partir de la cinquième année, pour tomber à 4.078.000 fr. la dernière année.

(1) Les navires desservant la ligne de Colon doivent avoir des cales frigorifiques pour le transport des fruits coloniaux, particulièrement des bananes (avenant du 16 juin 1911, art. 3).

Cette subvention est sensiblement plus élevée que la subvention anglaise, mais elle s'applique à un réseau bien plus important, comme il est facile de s'en rendre compte par la simple comparaison des services à effectuer.

La Compagnie française est soumise aux multiples prescriptions d'un cahier des charges de 128 articles (1), qui offre avec ceux des Messageries Maritimes et de la Compagnie Transatlantique (ligne du Havre à New-York) une similitude presque complète (2).

Nous ne retiendrons ici que les points particuliers au service des Antilles et de l'Amérique centrale.

Alors que le contrat anglais ne prescrit aucune construction neuve et se borne à dire que les navires postaux devront être « bons, solides, de force et de vitesse adéquates, et munis de machines de premier ordre » (cl. 5), le contrat français oblige la Compagnie Transatlantique à faire construire, dans le délai d'un an, deux grands paquebots et une annexe, et spécifie que pendant les dix premières années, l'âge moyen des navires postaux ne devra pas dépasser quinze ans (avenant à la convention, art. 1^{er}).

(1) Le contrat anglais comprend 35 clauses et 3 cédules dont les deux premières ont chacune un article et la troisième onze articles.

(2) Sauf toutefois en ce qui concerne la participation de l'Etat aux bénéfices, le contrôle financier de l'Etat, la révisibilité de la convention qui ne figurent pas dans le contrat des Antilles et de l'Amérique centrale, ainsi que le recours à l'arbitrage tel qu'il est réglé dans les précédents cahiers des charges. Cela tient à ce que la convention qui nous occupe a été rédigée antérieurement à 1908.

Tandis que le contrat de la Royal Mail ne détermine pas une jauge minima (celui de 1895 exigeait 3.700 tonneaux), le cahier des charges français fixe le déplacement minimum des paquebots à 4.000 tonneaux pour les lignes principales, et à 1.500 tonneaux pour les lignes annexes (art. 10). En fait ce chiffre est largement dépassé : le paquebot *Espagne* et l'annexe *Antilles* ayant respectivement un déplacement de 14.600 tonneaux et de 2.610 tonneaux.

La Royal Mail, comme d'ailleurs la P. and O. et la Cunard, transporte les passagers fonctionnaires au tarif ordinaire, sans aucune réduction. Il est loin d'en être de même en France. Le rabais sur les prix de passage, qui est de 25 0/0 pour la Compagnie des Messageries Maritimes et de 30 0/0 pour la Compagnie Transatlantique (ligne de New-York), est encore plus fort ici, et la Compagnie est tenue d'admettre les fonctionnaires civils et militaires, ainsi que les élèves boursiers et toutes personnes voyageant avec l'agrément de l'Etat, avec leur famille ou leur suite, à 45 0/0 de rabais sur les prix ordinaires des places, c'est-à-dire presque à demi-tarif (art. 68-69) (1).

(1) Les marins, soldats, indigents, créoles rapatriés, jeunes français ou créoles voyageant pour leur service militaire sont transportés aux frais de l'Etat, au prix de 7 francs par jour, nourriture comprise (sans excéder le nombre de dix). Les départements de la Marine et des Colonies ont droit en outre ensemble à autant de fois 25 places (lignes de Colon) au prix de 7 francs par jour qu'il est effectué de voyages, aller et retour, dans l'année, pour sous-officiers, soldats, marins, personnes assimilées (art. 68 69).

De même le matériel et les approvisionnements de l'Etat ou des colonies doivent être transportés avec un rabais de 50 0/0 sur les prix de base (1), et les lingots d'or et d'argent gratuitement (art. 77-79).

Voilà qui diminue considérablement le montant de l'aide pécuniaire de l'Etat.

En cas de retard, la Compagnie française est soumise à des pénalités sensiblement plus élevées que celles encourues par la Compagnie anglaise. Alors que celle-ci doit payer la somme de 100 £ pour tout retard dans les départs des points extrêmes, et qu'à l'arrivée un retard de 24 heures est toujours toléré, au delà duquel la pénalité est de 50 £ par 12 heures, la Compagnie française est toujours passible d'une amende de 50 francs par heure de retard, au départ ou à l'arrivée. Au delà de 12 heures, l'amende est portée à 100 francs par heure et peut encore être doublée s'il est prouvé que le retard a eu pour cause l'embarquement tardif des passagers ou des marchandises (2).

Encore le contrat anglais prend-il seul le soin de spécifier que les déductions, qui doivent être regardées comme des dommages stipulés et constatés et non comme des amendes, ne peuvent jamais dépasser la part

(1) Dans les contrats des Messageries Maritimes et de New-York, le rabais est de 30 0/0.

(2) « Toute désobéissance aux injonctions de l'administration, des commissaires du gouvernement ou des commissaires permanents de surveillance, est punie d'une amende de 500 francs, sauf le cas de force majeure dûment justifié » (art. 100).

proportionnelle de la subvention afférente à un voyage.

En conséquence, l'inexécution totale ou partielle d'un voyage entraîne sur la subvention une retenue correspondant au parcours non effectué. Il n'en est pas de même en France, où la Compagnie est en outre passible d'une amende de 500 francs, sauf le cas de force majeure ; or la grève et les avaries de machines autres que les ruptures d'arbre et les pertes d'hélice ne sont pas considérées comme tels (art. 95 et 102).

En toute circonstance extraordinaire, même hors le cas de guerre maritime, le gouvernement peut acheter ou affréter un ou plusieurs paquebots. L'indemnité de vente ou d'affrètement est déterminée par une commission d'arbitrage (art. 120). Cette disposition est analogue à celle du contrat anglais (cl. 20).

La Compagnie règle à son gré les prix de passage et le taux du fret, avec cette réserve qu'ils ne peuvent être supérieurs pour les Antilles françaises et la Guyane aux prix adoptés pour le Vénézuëla et la Colombie (art. 80). Comme dans le contrat anglais, il est interdit à la Compagnie de faire aux expéditions étrangères des ristournes dont ne bénéficieraient pas également les marchandises françaises (art. 81).

Les dispositions relatives aux essais des navires, aux pénalités pour insuffisance de vitesse, au service postal, à la télégraphie sans fil, à la surveillance de l'Etat, à son droit de réquisition en cas de guerre, à la nationalité des membres du conseil d'administration de

la Compagnie et à l'interdiction pour les parlementaires d'en faire partie, à l'application de la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation et la réglementation du travail à bord, et généralement toutes celles dont nous avons parlé à propos du cahier des charges des Messageries Maritimes se retrouvent ici.

Situation actuelle.

La Royal Mail Steam Packet C^o exploite les services maritimes suivants :

I. — *Lignes d'Amérique du Sud.*

1^o *Service postal.*

Départs toutes les deux semaines, et à certaines époques chaque semaine, de Southampton et Cherbourg, pour la Corogne, Vigo, Leixoes, Lisbonne, Madère, St-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo et Buenos-Ayres, par les paquebots : *Arlanza*, *Asturias*, *Avon*, *Araguaya*, *Amazon*, *Aragon*.

Les départs sont autant que possible combinés avec ceux de la Pacific Steam Navigation C^o et de la Lamport et Holt Line.

2^o *Services intermédiaires.*

a) Départs bi-mensuels par les paquebots de la classe D, de Liverpool, pour la Corogne, Villagarcia, Vigo, Leixoes, Lisbonne, Rio de Janeiro, Buenos Ayres. Retour par Ténériffe et Vigo.

b) Départs commerciaux de Londres, Hull, Anvers, pour Bilbao, Santander, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo et Buenos-Ayres, par les cargo-boats : *Tyne*, *Tamar*, *Teviot*, de 3.000 tonneaux et 2.000 chevaux, *Pardo*, *Polaro*, *Parana*, de 4.000 tonneaux et 2.300 chevaux (1).

II. — *Lignes des Antilles et Amérique centrale.*

Service postal.

Départs toutes les deux semaines de Southampton et Cherbourg, pour les Açores, Barbades, Trinidad, Puerto Colombia, Carthagène, Colon, et, depuis septembre 1905, Jamaïque et New-York, par les paquebots : *Orotava* et *Oruba*, de 130 mètres, 6.000 tonneaux et 7.000 chevaux, acquis à l'Orient Line, et par les paquebots *Thames*, *Tagus*, *Clyde*, *Trent*, *Magdalena* (2).

(1) Les compagnies françaises exploitant des services sur l'Amérique du Sud sont : 1^o la Cie Sud-Atlantique, au départ de Bordeaux, tous les samedis, 2^o les Transports Maritimes, au départ de Marseille, trois fois par mois, par les nouveaux paquebots à 2 hélices : *Formosa*, *Pampa*, *Plata*, *Parana*, *Salta*, *Valdivia*, de 5.000 à 8.000 tonneaux, 16 à 17 nœuds, 3^o les Chargeurs Réunis, au départ de Dunherque, le Havre, Bordeaux Pauillac, quatre fois par mois, par des navires de 6.000 à 9.000 tonneaux, spécialement aménagés pour le transport des émigrants et des marchandises.

(2) Les lignes françaises des Antilles et de l'Amérique centrale sont desservies par les paquebots : *Espagne* (1910) de 171 mètres, 12.000 tonneaux, 14.000 chevaux, 19 nœuds ; *Pérou* et *Guadeloupe* (1907), de 137 mètres, 7.000 tonneaux, 6.500 chevaux, 16 nœuds ; *Vénézuéla* (1908), de 120 mètres, 5.200 tonneaux, 5.000 chevaux, 16 nœuds ; la *Champagne*, la *Nararre*, de 150 mètres, 7.000 tonneaux, 9.000 chevaux, 16 nœuds.

Sont en construction : *Ile de Cuba*, 12.000 tonneaux, 16.000 che-

Services intercoloniaux au départ de Trinidad (Port of Spain):

1° Demerara.

2° Grenade, St-Vincent, Ste-Lucie, Dominique, Montserrat, Antigua, Nevis, St-Kitts, par les paquebots à 2 hélices *Balantia* et *Berbice*, de 2.380 tonneaux;

3° Carupano, Pampatar, la Guayra;

4° Tabago.

Services côtiers desservant les ports de la Jamaïque, Trinidad, Tabago, Grenade, Sainte-Lucie, Dominique, par les steamers *Dee*, *Kennel*, *Spey*, *Yare*, *Taw*, *Tees*, *Wear*, de 180 à 800 tonneaux.

Service commercial d'Anvers et Londres à Cuba et au Mexique (1).

III. — Ligne du Maroc, îles Canaries et Madère.

Depuis 1908, la Royal Mail exploite une ligne, avec départs toutes les deux semaines de Londres pour Rabat, Larache, Gibraltar, Tanger, Casablanca, Mazagan, Saffi, Mogador, Ténériffe, Las Palmas et Madère.

Paquebots : *Arzila* et *Agadir*, de 2.732 tonneaux.

IV. — Ligne de Malacca, Chine et Japon.

Ayant acquis en 1907 un intérêt dans la Shire Line,

vaux, 19 nœuds; *Flandre*, 9.000 tonneaux, 10.000 chevaux, 17 nœuds; *Haiti* et *Puerto Rico*, 6.000 tonneaux, 4.500 chevaux; *Antilles* (annexe), 2.000 tonneaux, 1.600 chevaux.

(1) La Compagnie Générale Transatlantique exploite indépendamment de ses services postaux quatre lignes commerciales au départ du Havre et Bordeaux, sur les Antilles et l'Amérique centrale.

dont elle acheta trois navires et qu'elle a fini par absorber entièrement, la Royal Mail assure depuis cette date un service de Londres à Port-Saïd, Suez, Colombo, Penang, Singapore, Hong-Kong, Shanghai, Nagasaki, Kobé, Yokohama.

Steamers : *Monmouthshire*, *Carmarthenshire*, *Pembrokeshire*, de 5.000 tonneaux, *Denbighshire*, *Flintshire*, de 3.840 tonneaux.

La Compagnie a enfin fait l'acquisition du paquebot *Arcadian*, de 9.000 tonneaux, qu'elle destine à son service de croisières en Norvège et dans la Méditerranée.

Le tonnage total de la flotte de la Royal Mail Steam Packet atteint 237.500 tonneaux et, en y comprenant les Compagnies associées, 1.310.192 tonneaux.

On annonce l'ouverture du canal de Panama pour 1913 ou 1914, peut-être la Royal Mail Steam Packet a-t-elle l'intention de l'utiliser en établissant une ligne sur l'Equateur, le Pérou et le Chili ou encore sur l'Australie.

Mais si l'utilité du canal semble incontestable pour le commerce entre l'Europe et les pays de la côte occidentale de l'Amérique du Sud, entre cette région ou l'Extrême-Orient (1) et les Etats-Unis de l'Est (surtout les ports du Golfe du Mexique) ou encore entre le Brésil, l'Ar-

(1) La Nippon Yusen Kaisha projette d'établir une ligne de Yokohama à Baltimore et New-York, via Panama,

gentine et les Etats-Unis de l'Ouest, il n'en sera probablement pas de même des relations entre l'Europe et l'Australie, car ici le gain sur la distance à parcourir sera à peu près nul. En effet, pour Sydney, et à plus forte raison pour Melbourne, les routes de Suez et du cap de Bonne-Espérance sont plus courtes et — ce qui est très important — offrent bien plus d'escales pour faire du commerce que la route de Panama. La distance des ports de la Nouvelle-Zélande en Europe, par Panama, ne présentera qu'un avantage de 500 miles sur la route du cap Horn (1).

Encore faudra-t-il que les droits du canal soient modérés. Or la loi américaine du 15 août 1912 fixe aux chiffres suivants le maximum des taxes qui seront perçues : 6 fr. 25 par tonneau de jauge nette, 7 fr. 50 par passager. Le minimum prévu est de 3 fr. 75, mais il ne joue pas « pour les navires et les citoyens des Etats-Unis ». On pourra donc, en ce qui les concerne, abaisser la taxe au-dessous de ce minimum, la loi dispose d'ailleurs qu'aucune taxe ne sera perçue sur les navires se livrant au cabotage américain. « Ainsi, un grand paquebot comme *France*, dit M. P. de Rousiers, paierait 52.375 francs. Un paquebot américain de même tonnage franchirait le canal gratuitement, il recevrait par conséquent un cadeau

(1) Voir plus haut l'opinion de sir Th. Sutherland, président de la P. and O., sur les conséquences de l'ouverture du canal. — Cf. Rapport de M. Paul de Rousiers au Congrès national pour la défense et le développement du commerce extérieur.

de pareille somme, autant de fois qu'il passerait le canal. Le but poursuivi est donc bien clair ; il s'agit de protéger et de favoriser la marine marchande américaine (1). »

Constitution financière.

Le capital primitif était de 890 400 £. Actuellement le capital autorisé s'élève à 5.000.000 £, et il a été émis à ce jour 3.000.000 £ dont 900.000 £ en actions de préférence et 2.100 000 £ en actions ordinaires. Sur ce chiffre, 900.000 £ en actions ordinaires ont été émises en juin 1912.

Obligations : 1^o 4 1/2 0/0, 1.400.000 £, dont 400.000 £ émises en février 1912. Remboursement à partir du 1^{er} janvier 1918.

Garanties par une charge flottante de 1^{er} rang sur tous les biens de la Compagnie.

2^o 5 0/0, 2.100.000 £, dont 850.000 £ émises en février 1912 pour l'achat des actions ordinaires de l'Union Castle Line. Remboursables à partir du 1^{er} janvier 1918.

Garanties par une charge flottante de 2^e rang sur tous les biens de la Compagnie.

La Royal Mail Steam Packet possède l'intégralité du capital-actions de la Pacific Steam Navigation Co, et la moitié du capital-actions ordinaires de l'Union Castle

(1) *France-Amérique*, octobre 1912.

Line ; elle a également des intérêts dans les Compagnies Lamport et Holt, Elder Dempster and Co.

Comptes et dividendes. — Les comptes sont arrêtés au 31 décembre et soumis en mai de chaque année à l'assemblée générale des actionnaires, où 500 à 999 £ d'actions donnent droit à 1 voix, 1.000 à 2.000 £ à 2 voix, 2.000 à 3.000 £ à 3 voix, 3.000 à 4.000 £ à 4 voix, 4.000 à 5.000 £ à 5 voix, et au-dessus chaque portion de 5.000 £ donne une voix.

Le fonds de réserve s'élève à 160 000 £ (dont 40.000 £ ajoutés en 1911), le fonds d'assurance s'élève à 340.000 £ (dont 40 000 £ ajoutées en 1911).

Les dividendes distribués depuis 1876 ont été les suivants :

1876.	3 1/3 0/0	1887.	4 3/4 0/0
1877.	4 1/6 »	1888 et 1889 .	6 »
1878.	6 2/3 »	1890.	4 »
1879.	6 2/3 »	1891 à 1893. .	3 »
1880.	5 »	1894.	2 3/4 »
1881.	3 »	1895 à 1900. .	3 »
1882 à 1884 .	3 3/4 »	1901.	4 3/4 »
1885.	0,9 »	1902 à 1904. .	0 »
1886.	2 »	1905.	5 »
1906. 5 0/0 sur actions de préférence, 0 0/0 sur actions ordinaires			
1907. 5 »	—	2 1/3 »	—
1908. 5 »	—	2 »	—
1909. 5 »	—	3 »	—
1910. 5 »	—	4 »	—
1911. 5 »	—	5 »	—

Résultats des cinq derniers exercices.

(en 1.000 £)

	Recettes nettes après prélèvement de l'amortissement	Charges d'emprunt	Fonds de réserve Fonds d'assurance Amortissement	Bénéfices à répartir	Dividendes Total
	£	£	£	£	£
1907 . .	132	20	59	53	53
1908 . .	126	33	58	35	48
1909 . .	192	45	89	58	57
1910 . .	179	67	46	66	66
1911 . .	289	107	100	82	75

La Compagnie ne publie pas ses recettes brutes et ne sépare pas les recettes nettes d'exploitation des revenus de son portefeuille.

Variations des cours des actions ordinaires depuis 1908.

	Plus haut	Plus bas		Plus haut	Plus bas
1908	60 £	43 5/8	1910	76	53
1909	58	51	1911	107 1/2	71
			1912	135	97

Cours au 15 novembre 1912 : Ordinaires : 97 1/2, Préférence : 143.

Le rapport de l'année 1911 déclare que la position de la Compagnie continue à progresser, et le président, sir Owen Philipps, ajouta dans son discours à l'assemblée du 1^{er} mai 1912 : « Actuellement, nous sommes en état de nous rencontrer avec les Compagnies étrangères, et de discuter avec elles sur le pied d'égalité.

En ce qui concerne la transaction intervenue avec l'Union Castle en vertu d'un contrat que nous avons conjointement avec MM. Elder Dempster and Co, nous

devions trouver une somme dépassant 5 millions de £ en espèces à la date du 18 avril. Vous serez certainement satisfaits d'apprendre qu'à cette date précise, nous avons payé cette somme comptant, en un chèque sur la Banque d'Angleterre. Il convient d'ajouter, bien que cette transaction ait eu lieu il y a seulement une quinzaine de jours, que la Compagnie, et M. Elder Dempster and Co, firme dans laquelle nous avons des intérêts, ne doivent pas une centime à leurs banquiers à l'occasion de cette énorme affaire. »

Ce fait seul suffit à prouver la solidité de l'entreprise, qui avec les Compagnies associées, est devenue le groupement maritime le plus considérable du monde, dépassant en importance la flotte de la Hamburg-Amerika Linie.

Royal Mail Steam Packet.

Bilan au 31 décembre 1911.

PASSIF		ACTIF	
£	s d	£	s d
Capital autorisé :	£ 2,100,000	Valeur réduite de la flotte à ce jour comprenant	
Emis : Actions de préférence 5 0/0	800,000	les paiements sur les nouveaux navires et les pla-	
Actions ordinaires	900,000	cements en actions d'autres compagnies de navi-	
Obligations 4 1/2 0/0		gation	4,875,183 3 3
Obligations 5 0/0		Approvisionnement en charbon	12,196 1 2
Intérêts dus sur les obligations	53,767 43	Magasins en Angleterre et à l'étranger	205,040 6 8
Dividendes non payés	1,250,000 0	Matériel	46,915 41 3
Fonds de réserve	4,255 4	Fournitures diverses et provisions	71,838 4 2
Fonds d'assurance	420,000 0	Assurances non expirées	2,846 9 11
Effets à payer	306,000 0	Placements	47,431 5 0
Créanciers et comptes divers	542,045 9	Frêts, subvention postale	232,703 11 8
Voyages en cours	674,899 7	Balance en caisse, intérêt accumulé sur les pla-	
Compte Profits et Pertes	9,601 3	ments et sur les balances de comptes dus par les	
	71,098 9	agents	208,442 48 7
	£ 5,692,637 14 3		£ 5,692,637 11 8
Fonds de réserve.			
Balance à reporter	120,000 0	Balance de 1910	80,000 0 0
		Porté à ce compte pour 1911	40,000 0 0
			120,000 0 0
Profits et Pertes.			
Intérêt des obligations 4 1/2 0/0	45,000 0	Solde de 1910	33,039 46 11
Intérêt des obligations 5 0/0	62,500 0	A déduire : Dividendes sur actions de préférence	
Amortissement	49,961 08	et ordinaires	51,000 0 0
Fonds d'assurance. Porté à ce compte	40,000 0	Bénéfice de l'année après prélèvement pour l'amor-	
Fonds de réserve	40,000 0	tissement de la flotte et comprenant les divi-	
Compte d'intérêt	6,612 49	dendes des actions d'autres compagnies de na-	
Balance en faveur de la Compagnie		vigation	291,211 5 9
Dividende sur actions de préfé.	45,000 0	Loyers de propriétés	1,586 41 4
Solde disponible	71,098 9	Droits de transfert	335 42 6
	£ 297,473 6 6		£ 297,473 6 6

CHAPITRE VII

UNION CASTLE LINE

L'Union Castle Line s'est constituée, le 1^{er} janvier 1900, par la fusion des deux Compagnies « Union Steam Ship C^o » et « Castle Mail Packet C^o ».

La première fut fondée en 1853 sous le nom de « Union Steam Collier C^o », au capital de 60.000 £, et commença ses opérations avec cinq vapeurs de 300 à 500 tonneaux : *Union*, *Saxon*, *Briton*, *Dane* et *Norman*. Le but primitif de l'entreprise était le transport du charbon. Mais les navires furent bientôt affrétés par les gouvernements anglais et français pour le transport des troupes en Crimée, puis placés sur une nouvelle ligne créée entre Southampton et les ports du Brésil. La Compagnie fut ainsi amenée, en 1856, à changer son nom en celui de Union Steamship C^o Limited, qu'elle garda jusqu'au moment où elle fusionna avec la Castle Line.

La ligne du Brésil n'ayant pas donné de bons résultats, un contrat survint avec le gouvernement pour un service postal mensuel entre Southampton et le Cap moyennant une subvention annuelle de 30.000 £ pendant cinq ans. Le nouveau service fut inauguré le 15 septembre 1857 par le vapeur *Dane* (530 tonneaux) bientôt suivi du *Celt*, du *Norman* et du *Phoébé*.

En 1858, la subvention fut portée à 33.000 £, en considération des escales de Sainte-Hélène et d'Ascension.

En 1862 le contrat fut renouvelé pour une période de 7 ans, mais le chiffre de la subvention fut réduit à 19.700 £. Deux ans après, à la suite d'accords intervenus avec les colonies du Natal et de Maurice, le service postal fut étendu, par une ligne annexe, jusqu'à Durban et Port-Louis. Enfin le service postal devint bi-mensuel en 1868 sur le Cap, et en 1872 sur Port-Natal.

Depuis cette époque l'Union Steamship n'a pas cessé de renouveler sa flotte par l'addition de navires nouveaux.

De 1893 à 1900, elle fit construire huit paquebots type G : *Goth*, *Guelph*, *Goorkha*, *Gaïka*, *Gascon*, *German*, *Galeka* et *Galician*, de 122 à 135 mètres, 5.000 à 6.700 tonneaux, le *Norman*, de 7.500 tonneaux, le *Briton*, de 10.250 tonneaux, et son plus grand paquebot, le *Saxon*, de 177 mètres de longueur, 19 m. 20 de largeur, 12.385 tonneaux, doté de machines à quadruple expansion.

La Castle Line fut fondée en 1872 par sir Donald Currie, qui avait été auparavant représentant de la Cunard Line à Liverpool, au Havre, à Anvers, à Brème.

M. Currie créa d'abord un service de voiliers entre Londres et Calcutta, puis ayant commandé quatre vapeurs, il décida d'établir une ligne de Southampton au Cap, qui fut inaugurée par les navires *Iceland* et *Gothland*, de 1.400 tonneaux.

En 1876, la Castle Line partagea la subvention postale avec l'Union Steamship C^o, arrangement qui fut confirmé en 1873 pour une période de 7 ans. Le prix de transport des lettres était réduit à 2 1/2 d. par demi-once, et la durée de la traversée de Southampton au Cap fixée à 19 jours.

Des services, dits intermédiaires, furent créés, assurant ainsi un départ chaque semaine à destination de l'Afrique du Sud.

De 1890 à 1900, cinq grands paquebots furent construits : *Dunottar Castle* et *Dunvegan Castle*, de 6.000 tonnes, *Carisbrook Castle*, de 7.500 tonnes, *Kildonan Castle* et *Kinfauns Castle*, de 162 mètres de long, 17 m. 70 de large, 9.600 tonnes, 10.500 chevaux et 16 nœuds.

Depuis la fusion des deux Compagnies, c'est-à-dire depuis 1900, la flotte continua à être renouvelée et elle possède actuellement les plus grands paquebots des lignes autres que celle de l'Atlantique Nord. Après les *Warmer-Castle*, *Armadale Castle* et *Kenilworth Castle*, de 12.800 tonnes, l'Union Castle Line a fait construire, en 1910-1911, l'*Edinburgh-Castle* et le *Balmoral Castle*, de 180 mètres de long, 19 m. 80 de large, 13.361 tonnes, et va commander deux paquebots de 15.000 tonnes. Deux autres navires de 11.500 tonnes sont actuellement en construction.

En même temps, les lignes intermédiaires recevaient onze steamers à deux hélices de 6.000 à 8.000 tonnes :

Braemer Castle, Alnwick Castle, Cawdor Castle, Berwick Castle, Garth Castle, Grantully Castle, Durham Castle, Dunluce Castle, Dover Castle, Galway Castle, Gloucester Castle et Guildford Castle, qui possèdent des emménagements de 1^{re} et de 3^e classe très confortables.

Le contrat postal avec le gouvernement de l'Union de l'Afrique du Sud, arrivé à expiration à la fin de septembre 1912, a été renouvelé tout récemment pour une période de 10 ans.

Les négociations furent longues, car le gouvernement Sud-Africain avait décidé de ne signer aucun contrat avec une Compagnie faisant partie d'un groupement d'armateurs ou ring (1).

L'Union Castle Line reçoit une subvention annuelle de 171.000 £ (2) pour un service hebdomadaire de Southampton à Table Bay et retour. La durée de chaque traversée ne peut excéder 16 jours 15 heures, elle est

(1) Les Compagnies Union Castle, Bucknall, Bullard, Clan Line, Ellerman, Houston, Compagnie allemande de l'Afrique orientale, se réunirent en 1903 en vue d'établir un taux uniforme de fret entre Capetown, Durban et Delagoa et entre l'Angleterre et l'Afrique du Sud. Cette Union se proposait surtout : 1^o de régler et de maintenir le taux des frets ; 2^o de répartir à des intervalles réguliers les départs des navires ; 3^o de répartir entre les Compagnies les chargements de manière équitable ; 4^o de maintenir le système des ristournes. On a reproché à ce système de maintenir les frets trop élevés et d'accorder aux gros chargeurs des réductions dont ne bénéficiaient pas les chargeurs ordinaires.

(2) Dans le précédent contrat la subvention était de 135.000 £.

susceptible d'être réduite à 16 jours moyennant une subvention additionnelle de 19.000 £ par an.

La Compagnie s'engage à construire immédiatement deux paquebots de 15.000 tonneaux, et six autres de même tonnage dans le courant de la convention.

Le contrat fixe encore le taux des frets pour différents produits sud-africains, comme le maïs, les fruits, la laine, les peaux, les viandes gelées.

Le système des escomptes conditionnels qui caractérise les rings est interdit.

L'Union Castle Line a conclu avec le gouvernement britannique, en 1910, un contrat d'une durée de 10 ans pour le service de la côte orientale d'Afrique, viâ le canal de Suez.

Situation actuelle.

L'Union Castle Line exploite les services maritimes suivants :

I. — *Southampton-Madère-Capetown-Port-Elisabeth-Natal.*

Départs hebdomadaires par les paquebots : *Edinburgh-Castle* et *Balmoral-Castle* (13.626 tonneaux), *Kenilworth Castle* et *Armada Castle* (12.975 tonneaux), *Walmer-Castle* et *Saxon* (12.400 tonneaux), *Brilon* (10.248 tonneaux), *Kildonan Castle* et *Kinfauns Castle* (9.700 tonneaux).

II. — *Londres-Southampton-Marseille Naples-Suez-Natal, avec escales à Port-Sudan, Aden, Mombasa, Zanzibar, Port-Amelia, Mozambique, Chinde, Beïra et Lourenço Marques.*

Départs toutes les quatre semaines par les paquebots : *Carisbrook Castle* (7.626 tonnes), *Galeka, German, Galician* (6.750 tonnes), *Gascon, Gaïka, Goorkha* (6.280 tonnes), *Guelph* (4.917 tonnes).

III. — *Londres-Southampton-le Cap-Natal-Lourenço-Marques* (Service intermédiaire).

Départs hebdomadaires, alternativement par Las Palmas et Ténériffe (Ascension et Ste-Hélène toutes les quatre semaines).

IV. — *Londres-Southampton-Benguella-Maurice.*

Départs toutes les quatre semaines.

Ces deux lignes sont desservies par les paquebots mixtes : *Dover Castle, Durham Castle, Dunluce Castle, Galway Castle, Gloucester Castle, Guildford Castle* (8.000 tonnes), *Garth Castle, Grantully Castle* (7.600 tonnes), *Braemar Castle, Cawdor Castle, Alnwick Castle, Berwick Castle* (6.000 tonnes), qui prennent des passagers à des prix sensiblement inférieurs à ceux des navires postaux.

V. — Service commercial *Londres-Anvers-Rotterdam-Hambourg.*

Constitution financière.*1^o Union Steamship Co.*

En 1899, le capital s'élevait à 1.125.000 £ en actions de 20 £.

Le montant des obligations 4 0/0 était de 292.150 £.

Les dividendes distribués depuis 1884 avaient été les suivants :

1884.	5	0/0	1891.	5	0/0
1885.	5	»	1892.	0	»
1886.	4	»	1893.	2 1/2	»
1887.	6 1/2	»	1894.	0	»
1888.	7 1/2	»	1895.	4	»
1889.	10	»	1896.	5	»
1890.	7 1/2	»	1897.	5 1/2	»

Le fonds d'assurance s'élevait en 1899 à 322.517 £.

2^o Castle Line.

En 1899, le capital s'élevait à 1.224.000 £, dont 720.000 £ en actions de 20 £ et 504.000 en actions de 14 £.

Obligations 4 1/2 0/0, 150.000 £.

Les dividendes distribués depuis 1881 furent les suivants :

1881.	7 1/1 0/0	1890.	1 £ 2 s. 6 d.	
1882.	5	»	1891.	14 s.
1883.	0	»	1892.	7 s.
1884.	0	»	1893.	14 s.
1885.	5	»	1894.	14 s.
1886.	0	»	1895.	17 s. 6 d
1887.	5	»	1896.	20 s.
1888.	6 1/4	»	1897.	20 s.
1889.	1 £ 5 sh. par act.			

En 1898, le fonds d'assurance s'élevait à 323.476 £ et le fonds de réserve à 135.000 £.

3° *Union Castle Line.*

Le capital autorisé s'élève à 2.000.000 £ en actions de 10 £.

Sur ce chiffre, ont été émises 1.418.000 £ en actions ordinaires, et 240.000 £ en actions de préférence. Ces dernières ont droit à un dividende cumulatif de 4 1/2 0/0.

Obligations : 4 1/2 0/0, 1.008.894 £ ; 3 1/2 0/0, 3.100 £.

Remboursables de 1910 à 1923. Garanties par tout l'actif de la Compagnie.

Les comptes sont arrêtés au 31 décembre et soumis en mai.

Les dividendes ont été de 1900 à 1910 :

1900.	6	0/0	1906.	6	1/4 0/0
1901.	5	»	1907.	5	»
1902.	6	»	1908.	5	»
1903.	5	»	1909.	6	1/4 »
1904.	5	»	1910.	6	3/4 »
1905.	5	»			

Le tableau suivant indique les comptes de 1906 à 1910.

	1906	1907	1908	1909	1910
	£	£	£	£	£
Bénéfices bruts. . .	415.634	403.230	78.833	403.035	450.926
Report de l'année précédente. . . .	45.692	20.867	45.369	42.482	20.788
	461.323	424.097	124.202	445.517	471.714
Réparations et re- nouvellement. . .	23.736	4.508	»	8.009	15.508
Fonds bénévolé . .	5.000	5.000	»	5.000	20.000
Réserve	»	17.000	»	»	22.500
	490.059	450.605	131.202	460.517	519.722

UNION CASTLE LINE

219

Dividende :	40.800	40.800	40.800	40.800	40.800
Act. de préférence .					
Act. ordinaires (5 0/0)	70.920	70.920	70.920	70.920	70.920
Reporté à nouveau .	20.867	15.369	12.482	20.788	29.488

En 1906 et 1909, un dividende additionnel de 1 1/4 0/0 fut payé sur le fonds d'assurance, et en 1910, 1 3/4 0/0.

Au 31 décembre 1910, le fonds d'assurance s'élevait à 1.317.752 £, le fonds de réserve à 400.000 £ et le fonds de réparations et de renouvellement à 200.000 £.

En avril 1912, le capital-actions ordinaires de l'Union Castle Line a été acquis par moitié par la Royal Mail Steam Packet et l'Elder Dempster. Une somme de 700.000 £ fut en outre versée à MM. Donald Currie.

Au 31 décembre 1910, la valeur de la flotte était de £ 2.339.915 pour un tonnage total de 320.491 tonneaux, la valeur du tonneau ressortait donc à 7 £ 3 s. au lieu de 11 £ 1 s. en 1905.

	Plus haut	Plus bas
Cours des actions de préférence en 1911.	10 1/2	9 3/4

Union-Castle Mail Steamship Co.

Comptes de l'année 1910.

		Compte Profits et Pertes.			
		£	s d	£	s d
Dividende des actions de préférence 4 1/2 0/0. Int., dividende des actions ordinaires, 2 novembre 1910 Porté au bilan		10.800	0 0	Balance de 1909.	63.340 10 4
		28.368	4 0	Moins dividende payé le 28 mai 1910.	42.552 6 0
		72.040	15 2	Balance au 31 décembre 1910, après prélèvement pour amortissement	90.420 45 4
		441.208	19 2		441.208 19
		Fonds d'assurance.			
Balance portée au bilan		4.317.752	11 8	Balance au 31 décembre 1909.	4.279.234 17 4
				Moins boni payé le 28 mai 1910	47.730 2 6
				Prime nette en 1910 après déduction des réclamations.	56.247 16 10
		4.317.752	11 8		4.317.752 11 8
		Fonds de réserve.			
Balance portée au bilan		400.000	0 0	Balance au 31 décembre 1901.	377.500 0 0
		400.000	0 0	Transfert du compte Profits et Pertes	22.500 0 0
					400.000 0 0

Fonds de Réparations et Renouvellement.

Réparations en 1910	10.506	2	2	Balance au 31 décembre 1909	195.000	0	0
Balance portée au bilan	200.000	0	6	Transfert du compte Profits et Pertes	45.206	2	2
	210.506	2	2		210.506	2	2

Bilan.

Capital autorisé 200.000 act. de 10 £.	£. 200.000			Valeur de la flotte, y compris les versements pour les navires en construction après déduction de la dépréciation pour 1910	2.339.945	8	8
Emis 141.844 actions ordinaires et 24.000 actions de préférence	1.638.410	0	0	Propriétés en Angleterre et Afrique du Sud, moins la dépréciation pour 1910	250.448	5	0
Obligations 4 0/0	1.008.894	0	0	Placements	92.694	9	11
Obligations 3 1/2 0/0	3.400	0	0	Fonds d'Etat Britanniques	371.348	14	6
Intérêt composé des obligations	20.232	2	7	Valeurs indiennes, coloniales et de sociétés diverses	1.141.780	6	9
Effets payables	7.373	15	6	Locations de l'Office de Londres	6.854	2	2
Arriérés divers	452.489	5	11	Charbon en transit et dans l'Afrique du Sud	11.637	0	4
Voyages en cours	347	0	8	Approvisionnement généraux	57.363	17	1
Dividendes et intérêts des obligations non réclamés	95	0	4	Primes d'assurance non expirées	22.558	0	1
Locations de l'Office de Londres	6.854	2	3	Voyages en cours. Débours	313.530	4	10
Fonds d'assurance	1.317.752	11	8	Dettes	184.707	14	8
Fonds de réserve	400.000	0	0	Effets à toucher	2.154	17	6
Fonds de réparation et renouvellement	200.000	0	0	Encaisse et en banque	199.428	2	11
Balance Profits et Pertes	72.040	15	2		£ 5.494.321	1	7
	£ 5.494.321	1	7				

CHAPITRE VIII

ELDER DEMPSTER AND COMPANY

L'Elder Dempster and Co, a été fondée en 1868 par MM. Alexander Elder et John Dempster, mais son développement actuel date surtout de la fusion des quatre Compagnies : African Steamship Company, British and African Steam Navigation Company Limited, Elder Line Limited, Imperial Direct West India Mail Service Company Limited.

De 1896 à 1911, l'Imperial Direct West India Mail Service Co assura un service postal toutes les deux semaines entre Bristol et la Jamaïque, moyennant une subvention annuelle de 40.000 £, spécialement destinée à encourager l'exportation des bananes sur le Royaume Uni (1).

Le contrat du 19 avril 1900, d'une durée de dix ans, à partir de 1901, n'ayant pas été renouvelé, le service a été supprimé, car malgré la subvention, la Compagnie avait subi de ce fait, pendant les dix dernières années, des pertes s'élevant à 216.000 £.

En 1911, l'Elder Dempster et la Royal Mail Steam Packet ont acquis par moitié le capital-actions ordinaires de l'Union Castle Line.

(1) L'importation des bananes en Angleterre est passée de 1.287.442 régimes en 1900 à 6.714.479 en 1911.

Le réseau de l'Elder Dempster est très développé. De nombreuses lignes relient Liverpool et Hambourg à Madère, la Côte occidentale d'Afrique, l'Afrique du Sud, l'Amérique du Sud. L'Elder Dempster a, en outre, d'importants intérêts dans la Compagnie belge maritime du Congo.

Ses vapeurs, qui sont pour la plupart des cargo-boats, ont en général de 3.000 à 4.500 tonneaux de jauge. Le plus grand, le *Monarch*, a 7.500 tonneaux et peut porter 10.000 tonnes de marchandises.

Constitution financière.

Le capital s'élève à 910.000 £ en 500.000 actions de préférence de 1 £, 400.000 actions ordinaires de 1 £ et 10.000 Management-Actions.

Les actions de préférence ont droit à un dividende cumulatif de 5 1/2 0/0.

Obligations: 5 0/0, 1.000.000 £. Autorisées le 21 juin 1910, offertes en janvier 1912 à 94 0/0. Remboursables de 1920 à 1940.

Comptes et dividendes. — Les comptes sont arrêtés au 31 décembre et soumis en avril. Jusqu'en 1909, l'année financière se terminait le 30 avril.

Les dividendes suivants ont été distribués depuis 1900 :

1900.	45 0/0	1906-1907. .	7 1/2 0/0
1900-1901 . . .	25 »	1907-1908. .	5 »
1901-1902. . . .	5 »	1908-1909. .	5 »
1902-1905 . . .	0 »	1910. . . .	8 »
1905-1906 . . .	3 »	1911. . . .	10 »

La réserve s'élève à 1.350.000 £.

	Plus haut	Plus bas
Cours des actions ordinaires en 1912.	1	15/16

Capital actions : Autorisé.			Bilan au 31 décembre 1911.				
	£	s d	£	s d	£	s d	
500.000 5 1/2 0/0 actions de préférence de 1 £.	500.000	0 0			321.036	4 3	
400.000 actions ordinaires de 1 £.	400.000	0 0			2.804.874	8 11	
10.000 «Management» act. de 1 £.	40.000	0 0					
	940.000	0 0			183.496	0 0	
Emis : 500.000 5 1/2 0/0 actions de préférence ent. payées . . .	500.000	0 0			83.006	17 5	
400.000 act. ord.	400.000	0 0			337.326	2 3	
Moins non appelées. 180.000 0 0	220.000	0 0			5.167	1 5	
10.000 management actions entièrement payées.	10.000	0 0			75.000	0 0	
			730.000	0 0	100.671	8 0	
5 0/0 obligations.			1.000.000	0 6			
Réserve : Fonds de réserve . . .	4.325.000	0 0					
Réserve générale.	25.000	0 0					
			1.350.000	0 0			
Créditeurs et arriérés divers. . .			404.290	10 2			
Effets à payer, pour navires en construction . . .			251.551	3 9			
Compte Profits et Pertes : Bénéfice pour l'année.	236.899	8 8					
Moins l'intérêt des obligations, le dividende des actions de préférence, l'income-tax, les honoraires des auditeurs	84.350	0 0					
	155.549	8 8					
Report de l'exercice précédent . .	23.486	19 8	178.736	8 4			
			£ 3.914.578	2 3	£ 3.914.578	2 3	
			Comptes Profits et Pertes.				
Intérêt des obligations			50.000	0 0	Office central et agences.	56.877	5 9
Dividende des actions de préférence			27.500	0 0	Dividendes	179.871	10 9
Income-Tax. Honoraires des auditeurs			3.850	0 0	Honoraires reportés.	150	12 2
Balance			155.549	8 8			
			£ 236.899	8 8	£ 236.899	8 8	

CHAPITRE IX

PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY.

La Pacific Steam Navigation C^o fut fondée en 1840 et obtint une charte d'incorporation dans le but d'exploiter un service maritime entre Panama et Valparaiso, avec escales dans les ports intermédiaires, et correspondant, par l'isthme, avec la ligne de Southampton à Colon de la Royal Mail Steam Packet.

Le directeur de la Pacific Steam Navigation C^o, M. William Wheelwright, obtint des gouvernements du Chili, de Bolivie et du Pérou, le monopole de la navigation sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud pour une période de dix ans. Le service fut inauguré par deux navires en bois et à roues, *Chile* et *Peru*, de 60 mètres de long, sur 1 m. 70 de large, 683 tonneaux et 180 chevaux.

La Compagnie subit d'abord des pertes qui s'élevèrent aux deux tiers de son capital, mais le gouvernement vint à son aide, et en 1845 lui accorda une subvention annuelle de 20.000 £ pour un voyage mensuel à 7 nœuds 1/2 et un parcours annuel de 75.216 miles.

Un deuxième contrat, passé en 1850 pour huit ans, rendit le service bi-mensuel, et porta la subvention à 25.000 £. Pour y faire face, trois navires en fer, *Lima*,

Quito, Santiago, de 1.100 tonneaux et 400 chevaux furent construits.

Le directeur de la Compagnie indiqua, à ce propos, au Comité d'enquête de la Chambre des Communes, les raisons de la préférence accordée au fer. C'étaient :

1° La prolongation notable de la durée des navires en fer ;

2° Leur plus grande capacité à dimensions égales ;

3° La réduction du prix des réparations ;

4° La possibilité de donner aux navires en fer une plus grande longueur relative et d'effectuer les transports avec une moindre dépense de puissance et une notable économie, ou avec une plus grande vitesse, à la même puissance.

Les trois navires avaient en effet une longueur inutile, égale à huit fois et demie leur largeur (76 mètres $\times$ 8 m. 85), et réalisèrent une vitesse de 14 nœuds, avec des machines à balancier et des chaudières tubulaires.

En 1867 le capital fut augmenté dans le but d'établir un service mensuel de Liverpool à Valparaiso, par le détroit de Magellan. Cette ligne, inaugurée en mai 1868 par le vapeur *Pacific* de 1.630 tonneaux, fut, deux ans plus tard, prolongée jusqu'à Callao.

Enfin, en 1873, la Compagnie conclut avec le gouvernement un contrat pour un service hebdomadaire de Liverpool à Callao, par la France, l'Espagne, le Portugal et la Plata. Le premier départ fut effectué par le *Sorata*, de 4.038 tonneaux.

Actuellement la Pacific Steam Navigation C^o assure le service postal toutes les deux semaines entre Liverpool, Callao et les îles Falkland, et chaque semaine entre Panama et Callao, moyennant une subvention annuelle de 32.500 £, dont 2.500 à la charge des îles Falkland.

A partir de 1895, la flotte fut complètement renouvelée par l'addition de navires neufs à 2 hélices. Tandis que la ligne Panama-Callao recevait les 5 paquebots de 6.000 tonneaux et 4.500 chevaux : *Panama*, *Victoria*, *Galicia*, *Mexico*, *California*, huit paquebots étaient construits pour la grande ligne postale Liverpool-Callao : *Oravia*, *Orissa*, *Oropesa*, de 5.500 tonneaux et 5.000 chevaux, *Oronsa*, *Ortega*, *Oriana*, de 8.000 tonneaux et 7.500 chevaux, *Orita*, de 9.300 tonneaux et 7.500 chevaux, *Orcoma*, de 155 mètres de longueur, 18 m. 50 de largeur, 11.500 tonneaux et 10.000 chevaux. Ce navire, entré en service en 1907, peut recevoir 273 passagers de 1^{re} classe, 190 de 2^e classe, et 600 de 3^e classe. Il comporte six ponts. Les emménagements des 1^{res} classes occupent la partie centrale des ponts B, C, D, E. Les cabines ont toutes vue sur la mer. Les salons et cabines de 2^e classe, vastes et confortables, sont situés à l'arrière des ponts C, D, E. Les installations de la classe intermédiaire sont à l'avant du navire sur le pont E. Enfin les troisièmes classes occupent l'arrière du pont inférieur.

La Pacific Steam Navigation C^o vient de commander aux chantiers Harland et Wolff, de Belfast, trois grands paquebots à 3 hélices, *Andes*, *Ormeda*, *Orduna*, de

15.000 tonnes, 13.000 chevaux et 15 nœuds. Ce sont sensiblement les caractéristiques de l'*Alcantara*, en construction aux mêmes chantiers pour le compte de la Royal Mail Steam Packet.

Situation actuelle.

La Pacific Steam Navigation C^o exploite les services suivants :

I. — *Liverpool, La Pallice, La Corogne, Vigo, Leixoes, Lisbonne, Las Palmas, St-Vincent, Rio-de-Janeiro, Montevideo, Port Stanley (îles Falk'ands), Punta Arenas, Coronel, Valparaiso, Coquimbo, Antofagasta, Iquique, Arica, Mollendo, Callao.*

1^o *Service postal.* — Départs toutes les deux semaines par les paquebots *Orcoma* (11.500 tonnes), *Orita* (9.300 tonnes), *Oriana, Ortega, Oronsa* (8.000 tonnes), *Oropesa, Orissa* (5.300 tonnes). Les *Andes, Ormeda* et *Orduna* (15.000 tonnes) entreront en service en 1914-1915.

2^o *Service intermédiaire.* — Départs toutes les deux semaines de Glasgow et Liverpool, touchant alternativement au Havre et à la Pallice, par steamers de 4.000 à 5 000 tonnes.

II. — Services côtiers du Sud-Pacifique.

1^o *Service rapide hebdomadaire* entre Panama et Callao, en correspondance à Panama avec la ligne principale des Antilles de la Royal Mail Steam Packet.

2^o *Service* toutes les deux semaines entre Panama et Guayaquil.

3^e Service tous les 15 jours entre Panama, Buenaventura, Tumaco.

Desservis par les paquebots à deux hélices : *Panama*, *Victoria* (6.000 tonnes), *Mexico*, *California* (5.500 tonnes), *Quillota*, *Quilpue*, *Guatemala*, *Chile*, *Peru* (3.500 tonnes) (1).

Constitution financière.

Le capital autorisé de la Pacific Steam Navigation Co s'élève à 2.522.875 £, et le capital émis à 1.477.125 £ en 59.085 actions de 25 £.

Depuis 1882 les dividendes suivants ont été distribués :

1882	2 £	1893	10 sh.
1883	1 £ 15 s.	1894 à 1899. . .	1 £ 5 s.
1884 et 1885. . .	1 £ 17 s. 6 d.	1900 à 1902. . .	1 £ 10 s.
1886	1 £ 12 s. 6 d.	1903 et 1904 . .	1 £
1887 à 1889 . . .	1 £ 5 s.	1905	1 £ 5 s.
1890	18 s.	1906	1 £ 10 s.
1891	1 £	1907	1 £ 5 s.
1892	0	1908-1909. . . .	1 £

En 1911 les bénéfices se sont élevés à 135.743 £, contre 108.806 £ en 1910.

Le fonds d'assurance représentait, au 31 décembre 1911, 435 600 £.

(1) La Canadian Pacific Railway Co, qui exploite déjà un service maritime entre Liverpool, Québec et Montréal, relie le Canada au Japon et à Hong-Kong, par une grande ligne transpacifique, à laquelle viennent d'être affectés les deux grands paquebots *Empress of Russia* et *Empress of Asia*, de 180, mètres de long, 20 m. 50 de large, 15.000 tonnes, 18.000 chevaux et 19 nœuds.

Pacific Steam Navigation Co. — Comptes de l'année 1911.

Dr.

Bilan au 31 décembre 1911.

	£	s	d		£	s	d	Cr.
Capital émis : 39,085 actions de 25 £.	4,477	125	0	Valeur de la flotte.	4,486	170	0	
Dividende de réserve.	100	000	0	Propriétés en Angleterre et à l'étranger.	103	230	0	
Compte assurance.	435	600	0	Charbon.	7	637	10	
Voyages en cours.	121	218	4	Approvisionnements.	74	466	3	
Sommes dues par la Compagnie.	164	004	10	Sommes dues à la Compagnie.	74	403	3	
Balance du compte Profits et Pertes.	8	738	19	Placements.	444	439	17	
				En caisse, en banque.	449	619	16	
	£ 2,306	686	41		£ 2,306	686	11	10

Compte Profits et Pertes.

Income-tax.	1	415	4	7	Balance de 1910.	6	038	2	6
Dividende intérimaire au taux de 4 0/0.	29	542	40	0	Bénéfice après prélèvement de l'amortissement de la flotte.	135	743	11	3
Dividende final au taux de 8 0/0.	50	085	0	0					
Transfert au dividende de réserve.	40	000	0	0					
Balance à reporter.	8	738	19	5					
	£ 141	781	43	11					
					£ 141	781	43	11	

CHAPITRE X

LAMPORT AND HOLT LINE

La Compagnie Lamport and Holt fut fondée en 1845 par MM. William James Lamport et George Holt.

Elle commença ses opérations avec des clippers en bois qu'elle affecta à une ligne sur le Cap, Port Natal et Maurice. Puis elle étendit son champ d'action à la Plata et à la côte occidentale de l'Amérique du Sud.

En 1863 la ligne de Liverpool à la Plata, avec escales à Lisbonne et dans les ports du Brésil, fut inaugurée par le vapeur *Képler*, bientôt suivi des *Galileo*, *Herschel*, *Newton*, *Ptolemy*, *Tycho Brahé*, *Hipparchus*.

La Compagnie prit le nom, en 1865, de : Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation C^o Limited, et de nouvelles lignes furent créées entre Londres, Anvers, Glasgow, Manchester, New-York et l'Amérique du Sud, tandis que des contrats postaux étaient conclus avec les gouvernements britannique, belge et brésilien.

En 1869, pour la première fois, un chargement de café du Brésil arriva à New-York à bord du vapeur *Halley* de la Lamport and Holt Line ; ce fut le début d'un commerce qui n'a fait que se développer depuis dans de considérables proportions entre les deux Amériques.

La Compagnie a créé, il y a peu d'années, un service postal à passagers entre New-York, les Barbades, Trinidad et les ports du Brésil et la Plata, assuré toutes les deux semaines par les paquebots *Vasari*, *Voltaire* (10.800 tonneaux), *Verdi* (8.040 tonneaux), *Tennyson* et *Byron* (5.192 tonneaux).

Elle a établi plusieurs services commerciaux entre : Glasgow, Liverpool, le Brésil et la Plata, — Liverpool, Anvers, Londres, Brésil, Plata; — le Havre et la côte occidentale de l'Amérique du Sud-New-York, la Nouvelle-Orléans, le Brésil, la Plata, desservis par des cargo-boats de 5.000 à 8.500 tonneaux.

Enfin elle vient de créer une nouvelle ligne entre Southampton, Cherbourg, Vigo, Lisbonne, Madère, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres, auquel ont été affectés, en 1911-1912, les nouveaux paquebots *Vestris*, *Vauban*, *Van Dyck*. Ces navires mesurent : 159 mètres de longueur, 18 m. 50 de largeur, jagent 10.500 tonneaux et peuvent recevoir 274 passagers de 1^{re} classe, 140 de 2^e classe et 600 de 3^e classe. Leurs départs sont combinés avec ceux des paquebots « **A** » de la Royal Mail Steam Packet.

Constitution financière.

Le capital s'élève à 1.000.000 £ dont 500.000 £ en actions de préférence 6 0/0 de 1 £, et 500.000 £ en actions

ordinaires de 1 £. Les actions ordinaires ont été acquises par la Royal Mail Steam Packet.

Obligations. — 5 0/0, 1.000.000 £. Garanties par une charge générale sur tout l'actif.

Comptes. — Les recettes nettes des trois derniers exercices, avant le prélèvement de l'amortissement et de l'intérêt des obligations, ont été :

1909.	163.087 £
1910.	186.145
1911.	366.636

CHÂPITRE XI

BRITISH INDIA STEAM NAVIGATION C^o.

L'origine de la British India Steam Navigation C^o remonte à 1858, lorsque se forma la Calcutta and Burmah Steam Navigation C^o pour l'exploitation d'un service de vapeurs postaux entre Calcutta et Burmah. Cette Compagnie avait été constituée par MM. Mac Kinnon and C^o, de Glasgow, qui avaient envoyé dans l'Inde les deux navires *Ballic* et *Cape of Good Hope* pour assurer le service.

En 1862 un nouveau contrat fut conclu avec le gouvernement de l'Inde, et la raison sociale de la Compagnie devint : British India Steam Navigation C^o. Moyennant une subvention, la Compagnie s'engageait à assurer le service postal toutes les deux semaines entre Calcutta, Akyab, Rangoon, Moulmein, et les ports du Golfe Persique, et en outre à transporter des troupes et des approvisionnements à un taux fixé à l'avance.

L'ouverture du canal de Suez eut pour effet de développer considérablement les affaires de la Compagnie. Le premier vapeur qui traversa le canal et arriva à Londres avec une cargaison de produits de l'Inde fut le steamer *India*, de la British India C^o.

Depuis lors la Compagnie n'a pas cessé d'étendre ses

services et d'accroître sa flotte. Elle transporte peu de passagers et s'est surtout spécialisée dans le trafic des marchandises entre l'Angleterre, l'Inde, l'Australie, la Côte orientale d'Afrique.

Elle reçoit une subvention de 9.000 £ pour le transport de la poste entre Aden et Zanzibar.

Les services qu'elle exploite sont les suivants :

1^o Londres-Calcutta, avec escales à Marseille, Gênes, Naples, Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo et Madras. Toutes les deux semaines.

2^o Londres-Kurrachee-Bombay-Golfe Persique. Toutes les deux semaines.

3^o Londres - Port Sudan - Aden - Mombasa - Zanzibar. Toutes les quatre semaines.

4^o Londres - Brisbane. Escales à Port-Saïd, Townsville, Rockhampton. Toutes les quatre semaines.

5^o Calcutta-Rangoon. Deux fois par semaine.

6^o Calcutta-Rangoon-Penang-Singapore. Chaque semaine.

7^o Rangoon-Tavoy River-Mergui-Moulmein-Karathuri. Toutes les deux semaines.

8^o Rangoon-Ports de la côte de Coromandel. Chaque semaine.

9^o Rangoon-Madras-Negapatam. Chaque semaine.

10^o Madras-Pondichéry-Karikal-Negapatam-Penang-Swettenham-Singapore. Toutes les deux semaines.

11^o Calcutta-Colombo-Maurice. Toutes les quatre semaines.

12° Calcutta-Bombay, par tous les ports de la côte.
Toutes les deux semaines.

13° Rangoon-Colombo-les ports de Malabar-Bombay. Chaque semaine.

14° Bombay-Kurrachee. Chaque semaine.

15° Bombay-Kurrachee-Bunder Abbas-Mahomerah-Bushire. Chaque semaine.

16° Bombay-Seychelles-Afrique orientale. Toutes les quatre semaines.

Ces lignes sont desservies par une flotte de 118 navires d'un tonnage total de 487.748 tonnes, dont 61 de 5.000 à 9.000 tonnes.

Les derniers construits sont du type *Neuralia*, de 142 mètres de long, 17 mètres de large, 9.000 tonnes, 9.000 chevaux, 16 nœuds (2 hélices).

Constitution financière.

Le capital s'élève à 1.700.000 £, dont 700.000 £ en actions de priorité, et 1.000.000 £ en actions ordinaires de 50 £.

Les actions de préférence ont droit à un dividende cumulatif de 5 0/0 avant toute répartition aux actions ordinaires.

Obligations. — 1° 543.000 £ d'obligations à court terme ; 2° 4 1/2 0/0. 1.657.000 £, dont 1.000.000 £ a été émis. Garanties par une charge de premier rang sur tout l'actif.

Comptes et dividendes. — Les comptes sont arrêtés au 31 décembre, et soumis en mai, mais la Compagnie ne publie ni comptes, ni rapport.

Depuis 1883 les dividendes ont été les suivants :

1883 à 1893.	12 0/0
1894 à 1899.	10 » avec boni de 2 1/2 0/0 en 1899
1900 et 1901.	7 1/2 avec boni de 2 1/2 0/0
1902 à 1912.	7 1/2

La valeur de la flotte au 31 décembre 1911 était de 3.350 000 £.

Les fonds de réserve et d'assurance s'élevaient à 1.152.735 £.

	Plus bas	Plus haut
Cours des actions ordinaires en 1911 . .	60 1/4	64
1912 . .	61 1/4	84

CHAPITRE XII

ELLERMAN LINES.

Cette Compagnie comprend les lignes Ellerman, City, Hall, Bucknall Steamship, Papayanni et Westcott Laurance.

Enregistrée le 24 juin 1901 sous le nom de London, Liverpool and Ocean Shipping C^o Limited, elle prit le nom d'Ellerman Lines en janvier 1902.

Le tonnage total de sa flotte s'élève à 530.000 tonneaux, ayant doublé en moins de six ans. Depuis 1902, presque tous les navires de la City Line (la plus importante des quatre lignes) ont été remplacés par des paquebots de fort tonnage, et près de deux millions de livres sterling ont été ainsi dépensés.

La City Line, qui jusqu'à ces dernières années se spécialisait dans le trafic des marchandises, a peu à peu doté ses paquebots d'installations pour passagers de 1^{re} classe, puis de 2^e classe, et le nombre des passagers qu'elle transporte à destination de l'Inde s'accroît chaque année dans de fortes proportions.

Les lignes Ellerman exploitent les services suivants :

I. — *Services à passagers.*

1^o City Line.

Liverpool, Malte, Port Saïd, Colombo, Madras, Calcutta. — Retour par Marseille et Londres.

2° City et Hall Lines (Service combiné).

Liverpool, Marseille, Naples, Bombay, Karachi. —
Retour par Gênes, Marseille, Dunkerque, Londres.

Départs hebdomadaires par paquebots de 6.000 à 9.500 tonneaux.

Les derniers navires entrés en service sont : *City of Poona*, *City of Marseilles*, de 142 mètres de long, 17 mètres de large, 10 mètres de creux, ils jaugent 8.500 tonneaux, et leur puissance est de 4.600 chevaux. Ils peuvent recevoir 100 passagers de 1^{re} classe et 50 de 2^e classe.

Les deux paquebots *City of London* et *City of Paris* sont plus grands, avec les dimensions suivantes : Longueur : 155 mètres ; largeur : 17 m. 40 ; creux : 11 mètres. Tonnage : 9.000 tonneaux. Puissance : 7.200 chevaux.

3° Ellerman et Papayanni Lines.

Liverpool, Gibraltar, Tanger, Alger, Malte, Venise, Trieste, Alexandrie, Smyrne, Constantinople, Odessa.

4° Ellerman Line.

Liverpool, Lisbonne, Oporto.

5° Bucknall Steamship Lines Ltd.

Londres, Teneriffe, Capetown, Algoa bay, East London, Natal.

Londres, Port-Saïd, Aden, Golfe Persique.

6° Service combiné avec la Strick Line.

Glasgow, Cardiff, Marmagoa et la côte de Malabar.

Constitution financière.

Le capital s'élève à 1.470.000 £, dont 750.000 £ en actions de préférence de 10 £, 719.000 £ en actions ordinaires de 10 £, et 100 Management Actions de 1 £.

Les actions de préférence ont droit à un dividende cumulatif de 4 1/2 0/0 avant toute distribution aux actions ordinaires, et lorsque celles-ci ont reçu un dividende de 6 0/0, les Management Actions ont droit à 10 0/0 du surplus.

Comptes et dividendes. — Les comptes sont faits au 31 décembre et soumis en juin.

Les dividendes distribués depuis 1901 ont été les suivants :

1901.	10	0/0	1908.	4	0/0
1902.	9	»	1909.	5	»
1903.	5 1/2	»	1910.	6	»
1904-1905. . .	6	»	1911.	9 1/2	»
1906-1907. . .	4 1/2	»			

	Plus haut	Plus bas
Cours des actions ordinaires en 1911 :	11 1/4	8

Ellerman Lines. — Bilan au 31 décembre 1910.

	£	s	d		£	s	d
Capital nominal. . . .	1.470.000	0	0				
Capital souscrit :							
70.000 actions de préférence 1 1/2/0 de 10 £.	700.000	0	0	Valeur de la flotte, moins la dépréciation.			
69.990 actions ordinaires de 10 £.	699.900	0	0	Paievements sur le compte des navires en construction.	2.218.582	14	11
100 management shares de 1 £.	100	0	0	Versements divers.	25.755	12	2
Fonds de réserve.	1.400.000	0	0	Office de Liverpool.	2.893	0	10
Emprunts et dépôts.	40.000	0	0	Approvisionnements.	1.800	0	0
J. R. Ellerman. Dépôt à intérêt.	51.841	0	0	Debiteurs divers.	9.059	18	7
Créditeurs divers.	400.000	0	0	Effets à toucher.	53.092	8	11
Balance nette des comptes courants avec les Compagnies associées.	104.489	16	6		14.019	8	1
Effets payables (construction de nouveaux navires).	68.866	14	7				
Voyages en cours.	210.388	16	9				
Dividendes non réclamés.	1.915	17	11				
Dividendes payables en avril 1911.	70	3	9				
Compte Profits et Pertes. Balance.	47.315	9	4				
	475	4	10				
	£ 2.325.203	3	6				
					£ 2.325.203	3	6

CHAPITRE XIII

ORIENT STEAM NAVIGATION COMPANY.

L'origine de l'Orient Line remonte à la tentative faite en 1877 par MM. Anderson and C^o et Green and C^o pour créer une ligne de vapeurs entre Londres et l'Australie.

Ils affrétèrent, à cet effet, à la Pacific Steam Navigation C^o les trois steamers *Lusitania*, *Chimborazo* et *Cuzco*, qui avaient 112 mètres de longueur, 12 m. 40 de largeur, 3.850 tonneaux de jauge et une puissance de 3.000 chevaux. Le premier départ fut effectué le 25 juin 1877 par le *Lusitania*, qui gagna Melbourne, par Saint-Vincent et le Cap, en 40 jours.

En février 1878 les deux sociétés fusionnèrent et formèrent l'Orient Steam Navigation C^o Limited. Les trois navires susnommés furent achetés à la Pacific Steam Navigation C^o, et, avec le *Stad Amsterdam* et le *St-Osyth*, constituèrent la première flotte de l'Orient Line.

La Compagnie ne s'en tint pas là et fit construire, en 1879, l'*Orient*, qui mesurait 135 mètres de long, 14 mètres de large, 10 m. 50 de creux, avec une jauge de 5.631 tonneaux. Il possédait trois ponts complets et pouvait recevoir 120 passagers de 1^{re} classe, 140 de 2^e classe et 300 de 3^e classe.

Ses machines compound à trois cylindres, développant 7.500 chevaux, lui imprimaient une vitesse de 14 n. 1/2 en service. L'*Orient* battit tous les records en accomplissant la traversée Londres-Adélaïde en 38 jours.

Le trafic progressant très rapidement, un service toutes les deux semaines fut bientôt établi, avec la coopération de la Pacific Steam Navigation Co, et tous les nouveaux navires furent dotés de chambres réfrigérantes.

L'Orient Line avait cependant à lutter contre la concurrence redoutable de Compagnies subventionnées, et elle devait même, suivant l'habitude, transporter les dépêches déposées à bord de ses navires, pour une faible rémunération, alors que les autres Compagnies recevaient une subvention spéciale pour transport de la poste. Cette situation anormale cessa en 1888.

Depuis lors la Compagnie ne cessa de renouveler sa flotte, dans le but de dépasser tous les services maritimes desservant les ports australiens.

En 1886, elle mit en service l'*Ormuz* et l'*Oroya*, de 145 mètres de long, 15 m. 30 de large, 6.300 tonneaux, 9.000 chevaux, et en 1889, l'*Orolava* et l'*Oruba*, de 132 mètres, 5.858 tonneaux, 7.000 chevaux.

L'Orient Line fut la première Compagnie à adopter le système de la double hélice sur la ligne d'Australie, avec l'*Ophir*, en 1891. Ce navire, construit chez Napier et Sons, mesurait 145 mètres de longueur, 16 m. 20 de largeur, 6.910 tonneaux. Ses machines à triple expansion, de 10.000 chevaux, lui imprimaient une vitesse de 16 nœuds en service.

Sur le même type furent construits, en 1899, l'*Omrah* et l'*Ortona*, de dimensions légèrement supérieures, ainsi que l'*Orontes*, de 155 mètres de long, 17 m. 60 de large, 9.023 tonnes et 10.000 chevaux.

Les deux Chambres du Commonwealth australien ont ratifié en 1908 le dernier contrat intervenu avec l'Orient Line et dont la durée a été fixée à dix ans à partir de 1910.

La subvention est de 170.000 £ (4.250.000 fr.) au lieu de 146.000 £ (3.650.000 fr.) depuis 1905 et 85.000 £ auparavant. La durée du trajet fut abrégée de 58 heures entre Brindisi et Adélaïde. Le taux maximum du fret fut maintenu à 1/2 d. (0 fr. 05) par livre de 454 grammes pour les beurres, et à 60 sh. par tonne pour les fruits.

Les paquebots doivent posséder des cales frigorifiques pour les fruits, et la Compagnie s'engage à n'employer que la main-d'œuvre blanche.

Ce contrat impose à l'Orient Line des conditions sensiblement plus rigoureuses que celles faites à la Peninsular and Oriental par la convention anglaise du 7 août 1907. Il offre plusieurs points communs avec le contrat de l'Union Castle Line de 1912.

Pour faire face aux obligations de cette nouvelle convention, l'Orient Line entreprit aussitôt la réalisation d'un nouveau programme de constructions neuves.

Elle résolut d'abord d'assurer seule le service postal sur l'Australie, et mit fin en 1908 à la combinaison qui existait depuis vingt-six ans avec la Pacific Steam

Navigation, et depuis deux ans avec la Royal Mail Steam Packet.

Après avoir vendu ses paquebots, *Oroya*, *Oruba* et *Ortona*, à la Royal Mail Steam Packet (1), elle commanda cinq paquebots de 12.000 tonneaux, à 2 hélices : *Orvieto*, *Osterley*, *Otranto*, *Otway*, *Orsova*.

Ces navires, construits dans les chantiers Workman Clark and Co, London and Glasgow Shipbuilding and Engineering, Fairfield, et John Brown, sont presque semblables.

Leurs dimensions sont les suivantes : Longueur : 163 mètres. Largeur : 19 m. 20. Creux : 11 m. 70. Tonnage : 12.130 tonneaux. Puissance : 14.000 chevaux. Vitesse : 16 nœuds.

Ils peuvent recevoir 235 passagers de 1^{re} classe et 190 de 2^e classe. Les emménagements de 1^{re} classe occupent la partie centrale des quatre ponts les plus élevés : B, C, D, E. Sur le pont B, situé immédiatement au-dessous du pont des embarcations, sont les salons de musique et de conversation, des cabines à une place, le fumoir et le café-terrasse.

Les ponts C, D, sont occupés par des cabines à 2 et 3 places, ayant toutes vue sur la mer, et à l'arrière par les salons et cabines de 2^e classe. Enfin les salles à manger se trouvent sur le pont inférieur.

En 1911, l'Orient Line a fait construire sur le même

(1) En 1912, l'*Ormuz* fut vendu à la Compagnie Sud-Atlantique.

type, dans les chantiers John Brown, à Clydebank, l'*Orama*, à 3 hélices. Ce paquebot, qui mesure 168 mètres de long, 19 m. 50 de large, 11 m. 80 de creux, 12.928 tonnes, est muni de machines à turbines développant 14.000 chevaux.

L'effort accompli par l'Orient Line en moins de quatre ans a été considérable. Sa flotte australienne, par son homogénéité, est supérieure à celle de la P. and O., dont les plus grands navires (*Maloja*, *Medina*) n'atteignent pas le tonnage de l'*Orama* et dont les autres paquebots assurant le service de l'Australie ne dépassent pas 10.500 tonnes (1).

Les paquebots de l'Orient Line partent toutes les deux semaines de Londres (Tilbury Dock), alternativement avec ceux de la P. and O., pour Gibraltar, Toulon, Naples, Tarente (à l'aller seulement), Port-Saïd, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne et Sydney.

Constitution financière.

Le capital primitif était de 466.420 £ en actions de 10 £. Actuellement le capital autorisé s'élève à 750 000 £, dont 300 000 £ en actions de préférence et 450.000 £ en actions ordinaires de 10 £. Sur ce chiffre, 319.310 £ ont

(1) Le Norddeutscher Lloyd n'affecte à son service mensuel sur l'Australie que des paquebots de 9.000 à 11.000 tonnes. Les Messageries Maritimes ont un service, tous les 28 jours, assuré par des navires de 6.000 tonnes. A partir de juillet 1914 la ligne française ne visitera plus les ports du Sud de l'Australie et gagnera Sydney, par Batavia, Brisbane et Nouméa.

été émises, en 20.349 actions de préférence et 11.582 actions ordinaires.

Obligations. — 4 1/2 0/0, 750.000 £ autorisées, en obligations de 1.000 £, 500, 100 et 50 £.

Garanties par l'acte du 25 février 1910 sur les sept plus grands navires.

Remboursables de 1913 à 1925.

Les numéros 1 à 469 sont de 1.000 £ ; 470 à 704 de 500 £ ; 705 à 2.262 de 100 £ ; 2.263 à 2.416 de 50 £.

Comptes et dividendes. — Jusqu'en 1908 les comptes ont été faits en décembre et soumis en avril. A partir de cette date, l'année financière se termine le 30 juin, et les comptes sont soumis en décembre.

Le tableau suivant indique les comptes des années 1906 à 1910 :

	1906	1907	1908	1909 (6 mois)	1909-10
	£	£	£	£	£
Recettes . . .	75.305	90.543	69.780	47.753	270.492
Oblig. et charges	6.523	8.889	3.861	3.029	69.051
Amortissement (4 0/0)	50.832	50.832	50.832	25.416	109.341
Balance. . . .	17.950	30.822	15.087	19.308	92.100
Réserve . . .	»	»	»	»	80.000
Dividende :					
Act. préf. . .	10.174	10.174	10.174	5.087	10.174
Act. ord . . .	5.791	5.791	5.791	2.896	5.791
	(5 0/0)	(5 0/0)	(5 0/0)	(5 0/0)	(5 0/0)
Balance . . .	+ 1.985	+14.857	— 878	+ 11.325	— 3.865

Les dividendes distribués depuis 1879 ont été les suivants :

1879	5	0/0	1898-1899. . .	3	0/0
1880 à 1884 . .	0	»	1900	8	0/0
1885 et 1886. .	5	»	1901	10	»
1887	0	»	1902	5	»
1888 et 1889. .	5	»	1903 à 1908 . .		»
1890	3	»	1909 (6 mois) .	2 1/2	»
1891 à 1894 . .	0	»	1910 à 1912 . .	5	»
1895 à 1897 . .	2 1/2	»			

La valeur de la flotte au 30 juin 1912 était de 1.948.128£, soit environ 19 £ par tonne.

CONCLUSION

La conclusion de cette étude se dégage d'elle-même. La libre-échangiste Angleterre, malgré sa répugnance pour les encouragements de tout ordre de la part de l'Etat, n'a pas cessé de protéger efficacement ses grandes lignes de navigation lorsqu'elle l'a jugé nécessaire à ses intérêts politiques et économiques. Elle a même été plus loin en cela que les autres pays : par le contrat conclu avec la Compagnie Cunard, exceptionnellement avantageux pour cette dernière, l'Etat britannique a fait l'avance du prix des deux paquebots les plus rapides du monde, montrant ainsi qu'il ne reculait devant aucun sacrifice pour assurer au pavillon anglais la suprématie à laquelle il a droit.

Les déclarations les plus libérales sont faites journellement par les orateurs de toutes nuances ; des commissions reprouvent avec énergie la protection sous toutes ses formes ; vienne le danger et le gouvernement trouve avec lui l'opinion tout entière pour venir en aide, avec une générosité sans égale, aux entreprises maritimes qui lui paraissent menacées.

Les lignes régulières anglaises sont soutenues avec une largeur d'esprit étonnante par l'Etat, qui par une protection équitablement répartie ne cherche pas à tenir

en tutelle les Compagnies qu'il subventionne, ni à paralyser par une réglementation surannée leurs efforts et leurs initiatives, mais au contraire leur laisse toute la liberté nécessaire.

A la liberté économique nos voisins ont su allier une protection sagement appropriée, qui est en même temps la garantie que leurs grandes entreprises de navigation ne passeront pas sous un contrôle étranger, comme la concentration économique pourrait le faire craindre.

Cette politique se complète parfaitement du régime libéral des ports, si favorable au développement des grandes Compagnies britanniques.

On a vu, par ce coup d'œil rétrospectif à travers l'histoire des principales Compagnies de navigation anglaises, le constant exemple de méthode, d'énergie, de persévérance, d'initiative hardie dans toutes les branches de l'activité maritime, dont elles n'ont cessé de faire preuve, dans la bonne comme dans la mauvaise fortune. Suivant un progrès continu, proportionnant leurs efforts à ceux de l'industrie et du commerce nationaux, ces grandes sociétés ont su éviter, mieux que certaines de leurs rivaux qui ont grandi sans mesure, les désastreuses conséquences des crises économiques.

Sans chercher, comme tant d'autres, à copier servilement les procédés de leurs concurrentes, les Compagnies anglaises ont été les premières à adopter les dernières applications des sciences dans l'art de la construction navale, et par une série de progrès incessants, elles ont

devancé les Compagnies des autres pays, leur ont montré la voie et ont mérité ainsi de leur servir de modèle dans la si complexe industrie des transports maritimes.

Nous ne pouvons que nous incliner devant ce grand exemple, donné à la fois par l'Etat et par l'initiative individuelle. A nous de savoir nous en inspirer utilement pour rendre à notre marine marchande la place à laquelle elle a droit.

Vu :

Le Président de la Thèse,
P. CAUWÈS.

Vu :

Le Doyen,
P. CAUWÈS.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
BIBLIOGRAPHIE.	v
INTRODUCTION.	1
CHAPITRE PREMIER. — La marine marchande anglaise.	5
CHAPITRE II. — Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.	24
CHAPITRE III. — Cunard Steamship Company	74
CHAPITRE IV. — White Star Line.	132
CHAPITRE V. — Allan Line	160
CHAPITRE VI. — Royal Mail Steam Packet Company. .	173
CHAPITRE VII. — Union Castle Line	211
CHAPITRE VIII. — Elder Dempster and Company	222
CHAPITRE IX. — Pacific Steam Navigation Company. .	225
CHAPITRE X. — Lamport and Holt Line.	231
CHAPITRE XI. — British India Steam Navigation Company.	234
CHAPITRE XII. — Ellerman Lines.	238
CHAPITRE XIII. — Orient Steam Navigation Company .	242
CONCLUSION	251

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).
